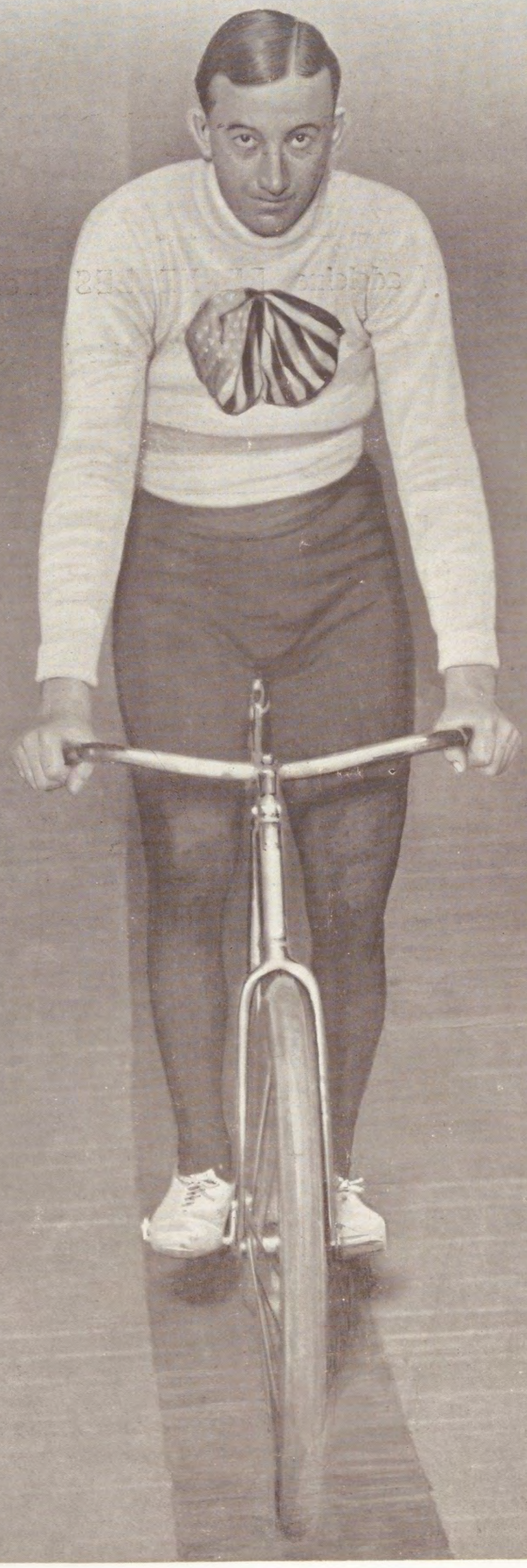
(Etranger : 60 centimes.)

LA VIE AU GRAND AIR

AVIATEUR
HNSTONE

ordman du monde
auteur qui vient de
en aéroplane avait

(*Voir l'article*



L'EX-LOOPER
DIAVOLO.

été le créateur du *loopi*
the loop à bicyclette. il
a 7 ans.

page 861).

TIONS PIERRE LAFITTE & Cie
IS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
CA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés de "La Vie au Grand Air" réalisent sur les acheteurs au N° plusieurs économies. 1° Une économie de 2 fr. sur les 52 numéros (24 fr. au lieu de 26 fr.). 2° Ils reçoivent, sans augmentation, un minimum de 3 numéros spéciaux vendus 1 fr. 3° L'abonnement donne également droit à de nombreuses primes

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

WINSLOW'S Skates

Patin a Roulettes WINSLOW

sans égal comme

ROULEMENT,
RÉSISTANCE,
SÉCURITÉ
et Apprentissage facile.

EN VENTE PARTOUT.

Employé exclusivement dans tous les GRANDS RINKS.

A PARIS :
Rue Saint-Didier et à l'Hippodrome.

CATALOGUE FRANCO.

THE SAMUEL WINSLOW SKATE M. F. G. Co.
New-York, London, Paris, Berlin.
64, Avenue de la Grande-Armée, PARIS.
Usines : Worcester Mass. U.S.A.

Le meilleur Briquet

Fonctionnant sans aucun raté

PIERRES DE RECHANGE :
Par 3, 1 franc — Par 6, 1 fr. 50

5 francs en timbres ou mandats

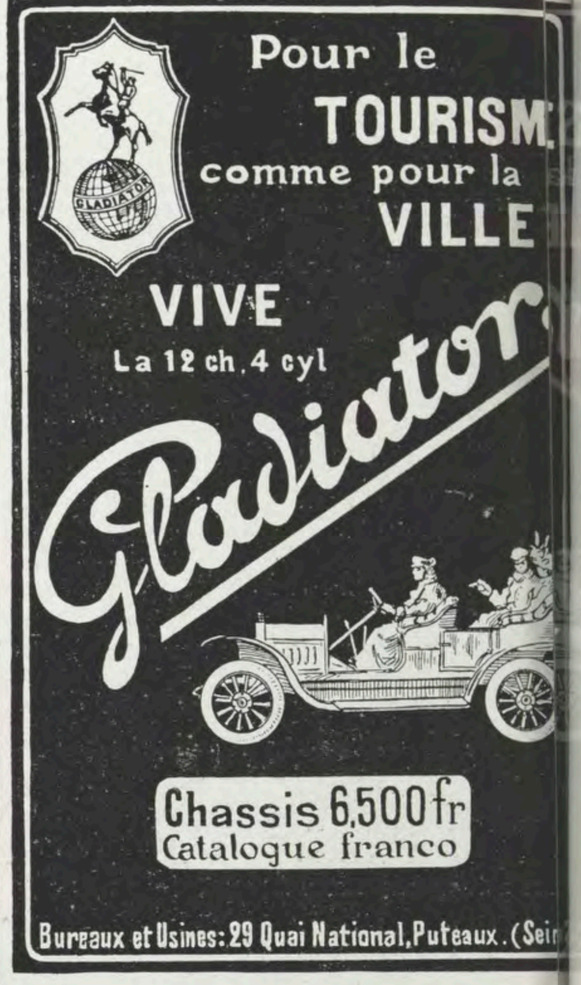
ADLER

13, Rue de la Madeleine, BRUXELLES (Belgique)

Affranchir à 0 fr. 25

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, est vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de **THYROIDINE BOUTY,** *et votre ta restera ou redeviendra svelte. — Le flac 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATO** **1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste d **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CER** en ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine B***

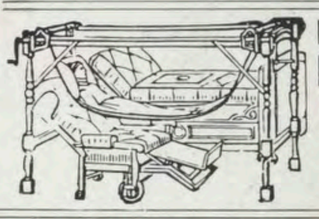


SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC. 13. Rue Etienne-Marcel. PARIS

AGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Époque.* BARLET, 112, rue Réaumur, anté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis*

ELIGIEUSE guérit enfants urinant au lit. Écrire, Maison BUROT, nº 26 (Nantes).

AGE-FEMME Prend pens. à tte époque, consult. et corr MAZE (), 142, Boul. Magenta, Paris



LIT MÉCANIQ DUPON
10, Rue Hautefeu
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-6
Envoi Franco du Catalo
Aucune Succursal

L'ÉGYPTE EST A 4 JOURS SEULEMENT DE PARIS

ON Y VOYAGE

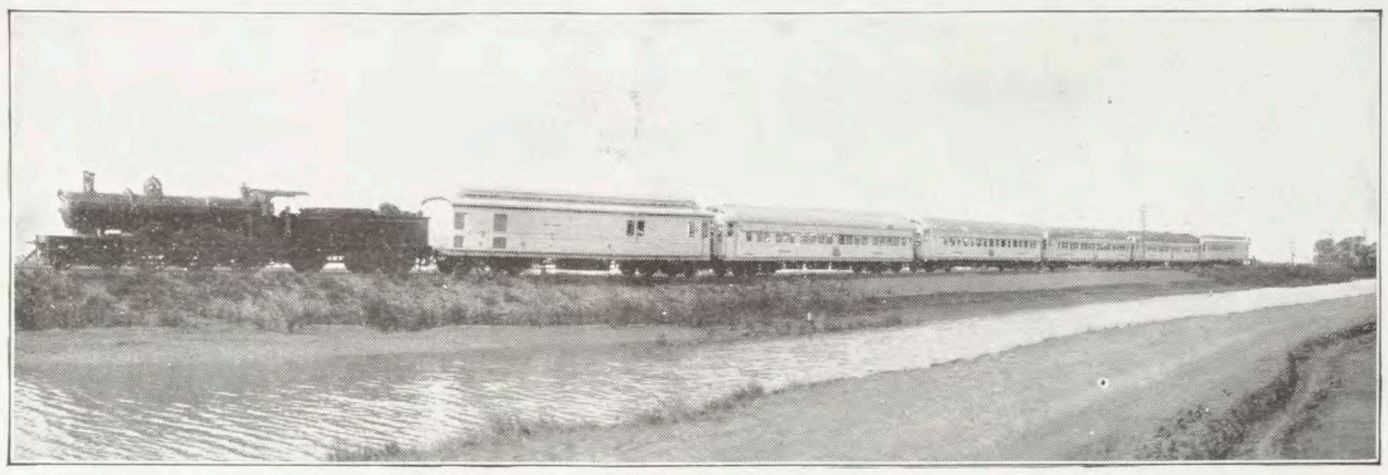
CONFORTABLEMENT, RAPIDEMENT & ÉCONOMIQUEMENT

PAR LES

CHEMINS DE FER DE L'ETAT EGYPTIEN

PORT-SAID au CAIRE
en 4 heures 1/2
1re classe : 24 fr. 60
WAGON-RESTAURANT

Alexandrie au Caire
en 3 heures
1re classe : 22 fr. 65
WAGON-RESTAURANT



UN TRAIN DE LUXE

LE CAIRE - LOUXOR
OU VICE-VERSA
en 14 heures
par les TRAINS DE LUXE
ou les EXPRESS DE JOUR
avec WAGON-RESTAURANT
1re classe : 53 fr. 25
Supplément de Wagons-Lits dans le Train de luxe. . . . 25 fr. 90

LOUXOR-ASSOUAN ou vice-versa **en 6 h. 1/2 ;** 1re classe : 23 francs. WAGON-RESTAURANT

TRAINS A COULOIR & WAGONS-LITS & RESTAURANTS

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS, DEMANDER AU
SERVICE DE PUBLICITÉ DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ÉGYPTIEN AU CAIRE
LA BROCHURE ILLUSTRÉE
"L'HIVER EN ÉGYPTE", **envoyée GRATUITEMENT**

SE PROCURER LE
Nouveau Guide Illustré : *"COMMENT VISITER L'ÉGYPTE"*,
EN VENTE A LA
Librairie HACHETTE, 79, boulevard St-Germain, Paris ***Prix: 3 fr.***

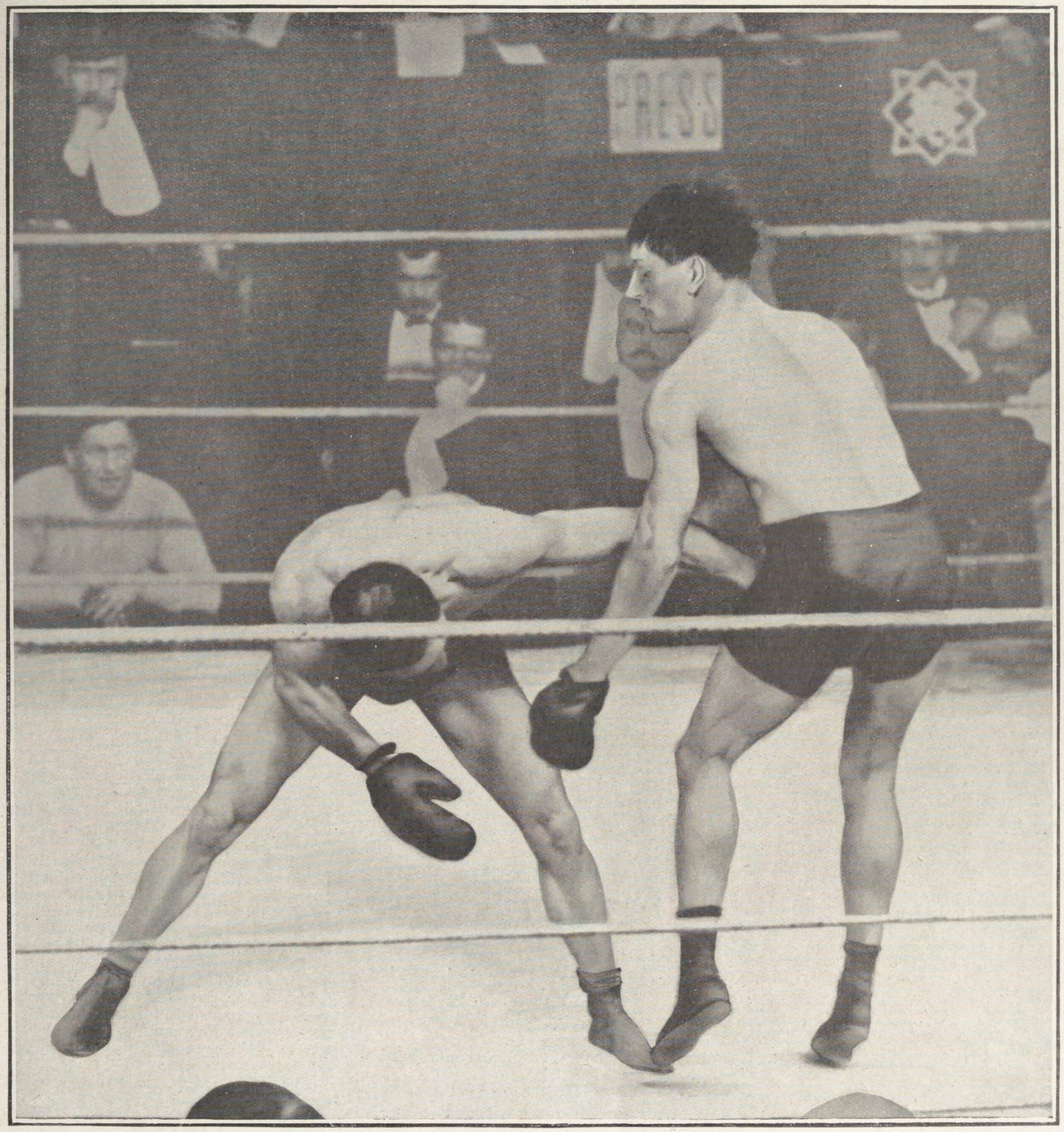
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, November 26 th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

26 Novembre 1910 — N° 636
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.



LE MATCH TOM THOMAS-JIM SULLIVAN (1)

Le 14 novembre, au National Sporting Club de Londres, se disputait un match pour le titre de champion d'Angleterre des poids moyens. Il mettait aux prises le fameux Tom Thomas et le boxeur moins connu Jim Sullivan. La rencontre était en 20 reprises. Tom Thomas était bien entendu le grand favori. Lorsque les deux hommes atteignirent la vingtième et dernière reprise, le verdict de l'arbitre, M. Douglas, accordant la victoire à Jim Sullivan, fut accueilli par les applaudissements unanimes du public. Sur notre cliché, Tom Thomas porte un coup trop bas à Jim Sullivan.

(1) Voir page 869, et en double page, la cinématographie complète du match.

FUSILS, CANONS, AÉROPLANES

Un article paru récemment attribuait aux aéroplanes une puissance offensive considérable. Il convient de ramener les conclusions de l'auteur à de justes proportions. C'est ce que tente notre collaborateur dans cet article

Après les retentissantes expériences de Wilbur Wright au camp d'Auvours, l'opinion publique, enthousiasmée des résultats obtenus, s'emballa quelque peu sur la question.

On n'hésita pas à penser, à dire, à écrire même, que, dans un avenir très bref, dont beaucoup fixaient l'échéance à un an ou deux, l'aéroplane deviendrait un instrument de tourisme, sinon de transport en commun, et franchirait l'espace à des vitesses usuelles de 4 ou 500 km. à l'heure.

On voit maintenant un peu plus clair, et l'on se rend compte qu'aucun appareil, fût-il aérien, ne peut s'affranchir ainsi des lois de la résistance de l'air, et que le perfectionnement de toute invention humaine est nécessairement lent et progressif.

Nous ne voulons pas dire, d'ailleurs, et nous ne le pensons pas, que les navires aériens n'arriveront pas un jour à approcher de ces vitesses énormes, ou même à les réaliser. Mais il faut attendre.

Aujourd'hui, après le Circuit de l'Est et les exploits des aviateurs aux manœuvres, nous croyons retrouver une tendance analogue en ce qui concerne l'utilisation militaire de l'aéroplane.

L'instrument idéal de reconnaissance sera très probablement un jour (et prochainement) réalisé dans les appareils volants, c'est un fait bien certain. Ce qui l'est beaucoup moins, c'est leur valeur offensive.

Dans un récent article paru dans le *Journal* sous la signature de M. H. Toulouse, l'auteur cherche à démontrer qu'un aéroplane est équivalent, comme pouvoir meurtrier, à *quatre régiments d'infanterie*. Et il arrive aisément à établir sa proposition.

Si, d'un aéroplane, écrit-il, ou d'un dirigeable, on laisse tomber un objet quelconque, une balle de plomb, par exemple, celle-ci, en vertu des lois de la pesanteur, tombera avec une vitesse accélérée, et dans la dernière seconde de sa chute, aura acquis une vitesse donnée par la formule :

$$V = \sqrt{2gh}$$

Donnant à h les valeurs de 500 mètres, 1.000 mètres et 2.000 mètres on obtient, à la seconde :

$h = 500^m$ $V = \sqrt{2 \times 9{,}8 \times 500} = 99^m$.
$h = 1.000^m$ $V = \sqrt{2 \times 9{,}8 \times 1.000} = 140^m$.
$h = 2.000^m$ $V = \sqrt{2 \times 9{,}8 \times 2.000} = 198^m$.

D'autre part, si on consulte les tables de tir du fusil modèle 1874, on voit qu'à 1.800 m., la vitesse tangentielle de la balle est de 126 m.

Qu'à 1.500 mètres elle est de 141 mètres.

Qu'à 800 mètres elle est de 205 mètres.

Si l'on compare ces divers chiffres, on voit aisément qu'une balle lancée d'un aéroplane a la même force de pénétration que si elle était tirée à l'aide du fusil.

A 1.800 mètres, pour une hauteur de 500 mètres.

A 1.500 mètres, pour une hauteur de 1,000 mètres.

A 800 mètres, pour une hauteur de 2.000 mètres.

La balle du fusil modèle 1874 pesant 25 grammes, l'aéroplane emporte avec lui $\frac{100\text{ k.}}{0{,}025} = 4.000$ balles.

Que l'aviateur les lance à la main, ou plus simplement en les versant comme des noix contenues dans un boisseau, il tire réellement et effectivement 4.000 coups de feu dans un laps de temps qu'il peut faire varier depuis 10 s. jusqu'à une heure...

Suivent des considérations sur la valeur comparée d'un tel aéroplane et d'un certain nombre de régiments d'infanterie, considérations non dépourvues de vraisemblance.

Il n'y a qu'un malheur... mais il est grand, et, tel le caillou qui fit broncher le cheval d'Alexandre, ce grain de sable vient renverser cette belle théorie. M. Toulouse, emporté par son ardeur guerrière, a oublié que l'aéroplane, et par conséquent les balles semées comme des noix, se déplaçaient non dans le vide, mais *en l'air*.

La chute des corps dans l'air.

Or, les lois qui régissent la chute des graves dans l'air diffèrent notablement de celles, infiniment plus simples, que l'on enseigne dans les écoles primaires, et qui ne sont vérifiées que pour la chute des corps dans le vide.

Nous ne voulons pas traiter ici le problème et établir, ni même citer, les formules qui donnent la vitesse d'un corps pesant tombant d'une hauteur h.

Contentons-nous d'indiquer les résultats auxquels elles conduisent.

Le mouvement d'un corps pesant, tombant dans l'air n'est pas indéfiniment accéléré comme dans le vide. Il tend au contraire à devenir uniforme, et à prendre une certaine vitesse qui dépend du poids du corps ou plutôt de sa densité, et de sa forme.

C'est ainsi qu'une balle sphérique en plomb (pesant 25 gr. comme la balle du fusil 1874, choisie en exemple par M. Toulouse), tombera d'abord avec une vitesse qui croît rapidement avec le temps, et qui se rapproche de la vitesse obtenue dans le vide

Mais, bientôt, cette vitesse n'augmente presque plus : ainsi, si à 10 mètres plus bas que le point de départ, elle est déjà de 14 mètres à la seconde, elle n'est que de 34 mètres à 80 mètres, de 38 mètres à 100 mètres et de 44 mètres seulement après une chute de 200 mètres.

Quelle que soit la hauteur de la chute, elle n'arrivera jamais à atteindre 50 mètres à la seconde, alors qu'une chute de 130 mètres lui aurait suffi pour dépasser cette vitesse si elle tombait dans le vide.

Nous voilà donc bien loin des vitesses atteintes par les balles des fusils, même aux extrêmes limites des distances de tir !...

Ces balles, animées d'une vitesse aussi faible, sont d'ailleurs à peu près inoffensives.

On admet, en effet, que, pour qu'une balle soit meurtrière, il faut que son poids, exprimé en grammes, multiplié par le carré de sa vitesse exprimée en mètres par seconde, donne un produit au moins égal à 330.000.

C'est en partant de ces données qu'on est arrivé à établir les obus à balles, dont les balles, du poids de 12 gr., sont animées, après l'éclatement, d'une vitesse supérieure à 170 m. à la seconde.

Pour ces balles, on a, comme valeur de la puissance meurtrière

$$12 \times \overline{170}^2 = 346.800.$$

Et cependant, il est universellement reconnu qu'elles ne peuvent même pas blesser un homme abrité derrière son havresac.

Or, la puissance meurtrière de nos balles de 25 gr. tombant d'aussi haut que l'on voudra, ne saurait être supérieure à

$$25 \times \overline{50}^2 = 62.500.$$

A peine la cinquième partie du minimum indispensable.

Les troupes, soumises à un tir de ce genre, en seraient quittes pour quelques horions, sans grand danger, pourvu que les soldats ne lèvent pas trop le nez en l'air, et reçoivent les projectiles sur leurs képis.

Voilà donc ramenées à de plus justes proportions les conclusions guerrières exposées dans l'article.

Cependant, il en est une autre dont il convient de faire justice.

M. Toulouse ajoute en effet :

Une bombe lancée d'un aéroplane ou d'un dirigeable a-t-elle une puissance destructive supérieure à celle de son poids de balles? — On peut hardiment répondre par la négative...

Et M. H. Toulouse n'hésite pas à démontrer sa réponse bien *hardie* en effet.

Nous, nous répondrons non moins hardiment par l'affirmative.

Un obus de 80 m/m (pour reprendre l'exemple même de l'auteur) qui, pesant 5 k. 605 renferme 250 gr. d'explosif, développera, par son explosion, sans tenir compte même de la force vive due à la vitesse de chute, un travail de 67.500 kilogrammètres s'il contient de la poudre, et de 80.000 kilogrammètres s'il contient de la mélinite.

Ce qui, pour 100 kg. d'obus, représente un potentiel de 1.215.000 kgm. (poudre) ou 1.453.500 kgm. (mélinite). La force vive maxima de 100 kg. de balles de 25 gr. arrivant au sol serait de :

$$100 \times \overline{50}^2 = 250.000.$$

On nous objectera peut-être que 100 kg. d'obus ne donnent pas autant d'éclats que 100 kg. de balles renferment d'unités.

Qu'il nous suffise de rappeler qu'*un seul* obus explosif chargé à la mélinite, fournit quelque 1.500 ou 2.000 éclats animés d'une vitesse de 1.200 m. environ à la seconde.

Voilà donc jugée la question, nous semble-t-il.

Un mot encore, cependant, pour répondre d'avance à une objection possible.

Si la vitesse de chute des corps dans le vide est la même quels que soient leur poids, leur volume et leur forme, il n'en est pas de même dans l'air.

C'est ainsi que, si nous considérons des sphères en plomb de diverses grosseurs, elles seront susceptibles d'atteindre, dans leur chute, une vitesse d'autant plus grande qu'elles sont plus grosses.

Par exemple, si, pour une balle de 16 m/m de diamètre (25 gr.) la vitesse limite est de 50 mètres à la seconde cette vitesse sera de 100 mètres pour une balle de 32 m/m de diamètre (200 gr.) de 150 mètres pour une balle de 64 m/m de diamètre (1.600 gr.), de 180 mètres enfin pour un boulet de 10 c/m de diamètre (6 kg. environ).

Mais on conçoit aisément qu'un appareil volant, si puissant soit-il, ne pourrait emporter qu'une bien petite quantité de boulets de 6 kilogrammes, guère plus d'une quinzaine, sans doute.

Et sur ces quinze projectiles, combien atteindraient leur but ?

Non, laissons à l'aéroplane militaire le rôle, déjà assez important, d'éclaireur. Et, si malgré tout, nous voulons l'armer, au lieu de lui imposer le transport d'une lourde masse de ferraille, donnons à l'aviateur quelques kilogrammes d'explosifs que, dans de rares occasions, il pourra employer contre les belligérants ennemis.

HENRI PETIT.

LA MORT DE JOHNSTONE

Le looping the loop.

Le malheureux Johnstone, qui vient de se tuer en aéroplane, à Denver, était le créateur du fameux looping the loop à bicyclette. Dans le médaillon, Johnstone-Diavolo.

Au mois de mars 1903, on vit arriver à Paris un jeune américain qui venait présenter au public un spectacle inconnu jusqu'à ce jour et qui ne devait pas manquer de susciter la plus grande curiosité : c'était à la vérité un numéro de music-hall, mais qui tenait au sport par plus d'un côté, en tout cas par l'audace, le sang-froid, la rapidité de décision qu'il exigeait de la part de celui qui l'accomplissait.

C'était le *looping the loop*, ou le "bouclage de la boucle" On sait en quoi consiste cet exercice devenu maintenant banal et qu'on effectue de toutes sortes de façons. L'inventeur, Diavolo, l'exécutait à bicyclette et je me souviens de la stupeur mêlée d'un peu d'effroi que nous ressentîmes lorsque nous vîmes pour la première fois cet extraordinaire cycliste qui, au milieu d'un fracas énorme, pédalait la tête en bas. La *Vie au Grand Air* publia à cette époque dans son numéro du 21 mars une série de photographies accompagnées d'un article de Carlo Bourlet dans lequel l'excellent professeur, aujourd'hui apôtre de l'esperanto, démontrait, avec formules à l'appui, que, sur une piste bien faite, rien n'était aussi peu dangereux que cet exercice.

Diavolo avait disparu. Quel ne fut pas notre étonnement d'apprendre que sous son véritable nom de Johnstone il s'adonnait à l'aviation et que c'était lui qui, après avoir battu le record du monde de la hauteur, venait de trouver la mort dans une chute terrible. Pour lui, comme pour beaucoup de ses compatriotes, l'aviation est un sport acrobatique et c'est en essayant de « boucler la boucle » avec son Baby-Wright que le malheureux a trouvé la mort.

Les calculs de Bourlet sont toujours bons, mais, hélas, dans les airs, la piste était mal faite et l'audacieux loopeur y a trouvé la mort.

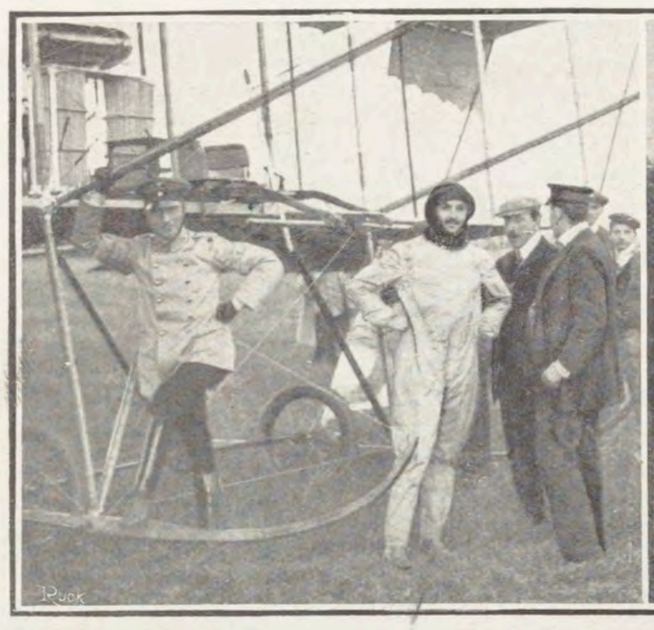
M. V.

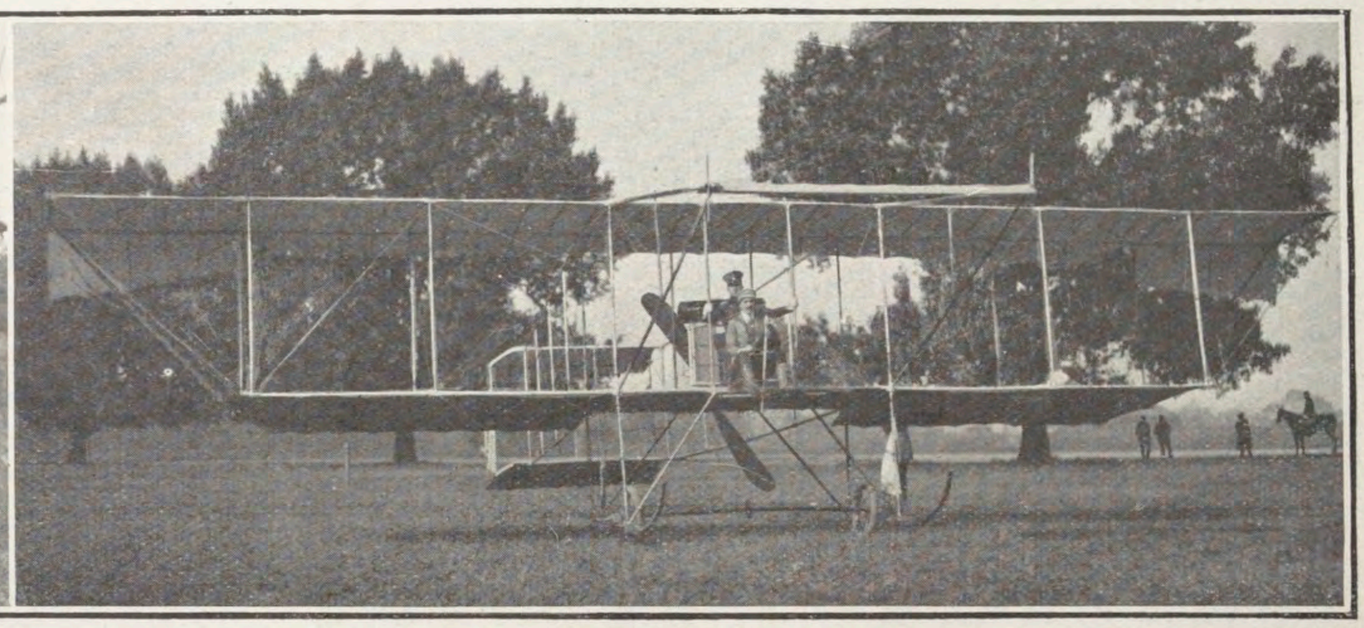
Johnstone après son record.

Johnstone avait terminé le meeting de Belmont-Park par une prouesse remarquable : il s'attribuait le record du monde de la hauteur avec 2.960 mètres. Son imprudence devait lui être fatale peu de temps après.

L'AVIATION EN ALLEMAGNE

Un de nos amis, M. Ch. Viriot, qui arrive d'Allemagne où il a visité les différents centres d'aviation, a bien voulu nous donner quelques notes sur l'état du sport de l'autre côté du Rhin.





Le premier raid militaire allemand

Jeannin, son passager et Chatel, le constructeur de son appareil.

Jeannin, l'aviateur alsacien qui vient d'accomplir le raid Trèves-Metz emmenant un officier comme passager, arrive à Metz après un beau voyage.

Nous aimons à nous rappeler en France les précurseurs, et toutes les fois qu'un nouveau record d'aviation vient d'être battu, on lit toujours avec plaisir et un sentiment de respect et d'admiration, des noms comme ceux d'Ader et du regretté capitaine Ferber.

Les Allemands, comme me disait le sportsman bien connu M. Georg Sorge, lors d'un dîner où il me conviait à Berlin avec quelques aviateurs, éprouvent les mêmes sentiments pour Lilienthal, et, si aujourd'hui, ils sont en retard sur leurs collègues français, c'est qu'ils ont perdu beaucoup de temps avec l'engouement pour les dirigeables. Au cours de ce dîner, un pieux hommage fut rendu à la mémoire de ce pauvre Wachter, que j'ai eu l'honneur de recevoir à Berlin lorsqu'il conduisit, pour M. Sorge, un racer automobile Antoinette.

C'est seulement le 28 juin, à Kiel, que le premier appareil plus lourd que l'air quitta la terre allemande, pour un vol de quelques minutes, piloté par Ellehammer.

En octobre 1909, Grade gagna le premier prix Lanz de 40.000 marks pour un vol de 2 minutes 43 secondes. C'est à partir de cette époque, qu'on commença à s'occuper sérieusement de l'aviation en Allemagne.

On travaille beaucoup actuellement de l'autre côté de la frontière, et s'il y a lieu d'applaudir à l'initiative de ceux qui construisent des appareils sur des plans nouveaux, qui leurs sont personnels, il faut sévèrement juger ceux qui battent la grosse caisse avec des appareils copiés de toutes pièces et qui veulent, avec des prix plus bas que ceux de nos constructeurs, essayer de leur ravir les commandes pour lesquelles ils ont risqué leur argent et leur peau, et, je me demande quelle tête ferait un constructeur français si, dans une course à venir, une copie de son appareil lui ravissait la première place.

Les maisons les plus importantes actuellement sont: Aviatik, Mulhouse; Albatross, Berlin; Euler, Frankfort; Mathis, Strasbourg, qui s'occupe des intérêts Antoinette et Gnome.

Les Etablissements Aviatik, que j'ai visités, sont fort bien installés, cette maison, dont la direction est Alsacienne, les appareils pilotés et les moteurs construits par des Alsaciens ne rencontre pas là-bas, à ce titre, toute l'aide qu'elle devrait trouver. Ces appareils se sont révélés, cependant, comme les meilleurs appareils allemands.

Euler est vraiment là-bas l'aviateur national et il a été décoré de l'Aigle noir par l'empereur Guillaume II; il vient de faire un élève en la personne du prince Henri de Prusse, frère du Kaiser.

Il n'y a pas lieu de s'inquiéter actuellement de la concurrence allemande, quoique celle-ci cherche par tous les moyens à obtenir des commandes des puissances étrangères, et, de nombreux efforts ont été faits pour obtenir des commandes de la Russie, la Belgique, le Danemark, etc. Il serait cependant à souhaiter que nos constructeurs envoient en Allemagne des français parlant la langue du pays pour s'occuper de leurs intérêts et éventuellement y faire construire, car les noms de Blériot, Farman, Voisin, Antoinette ont là-bas un prestige dont ils pourraient tirer d'importants bénéfices pour l'industrie française.

Nous espérons que nos constructeurs sauront faire apprécier leurs appareils et qu'ils ne perdront pas l'avance qu'ils possèdent en laissant faire des copies perfectionnées, dans un avenir plus ou moins lointain, de leurs inventions.

CHARLES A. VIRIOT.

Le Kronprinz à Johannistal.

On s'intéresse beaucoup à l'aviation à la Cour d'Allemagne.

Jeannin sur son appareil.

Jeannin est, sans contredit, le meilleur aviateur de l'autre côté du Rhin. C'est un Alsacien dont le frère est officier dans l'armée française.

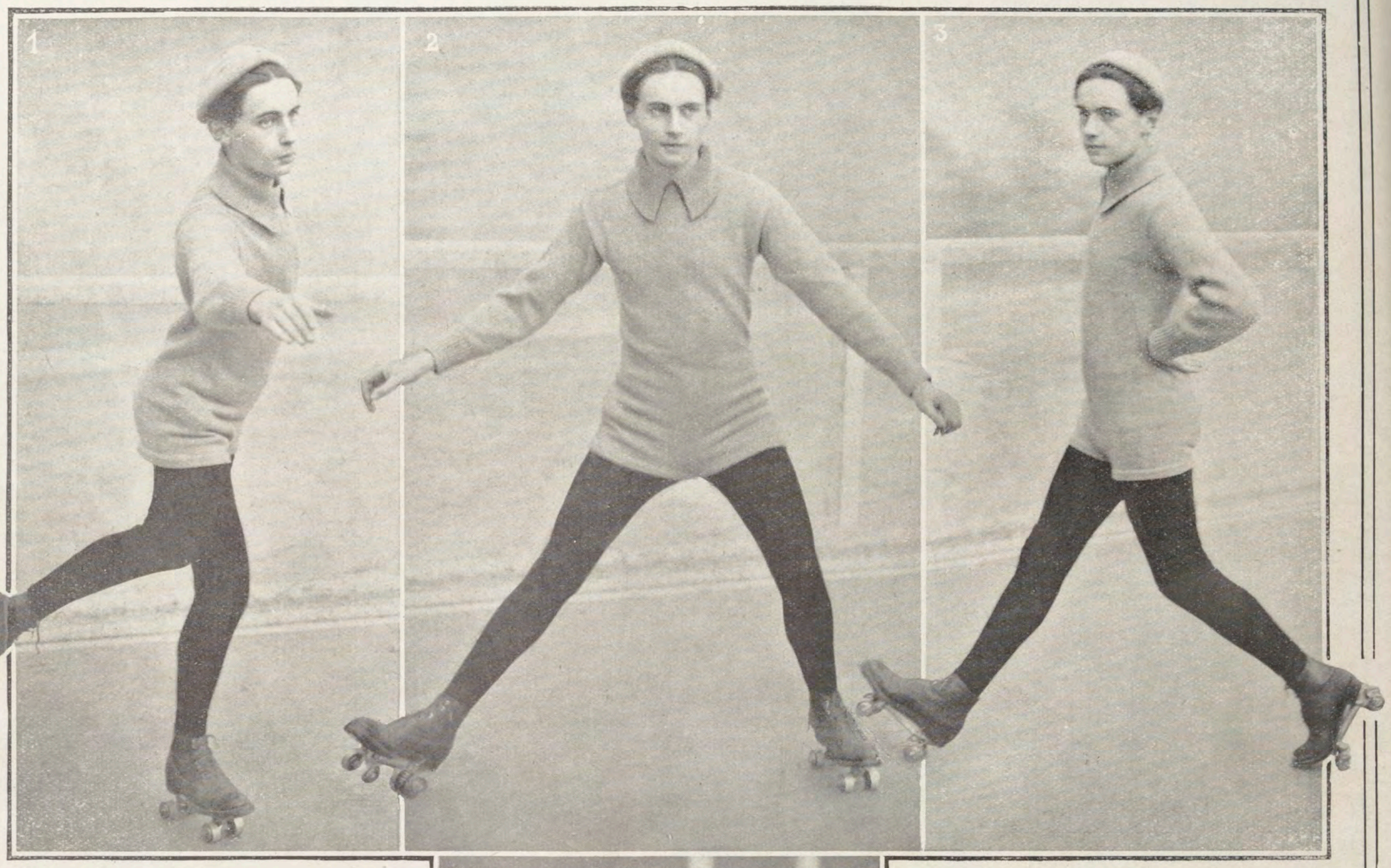
LE STADE NANTAIS BAT LE R. C. F.

L'ANGLAIS GRIFFITHS MARQUE UN ESSAI POUR NANTES

Le Stade Nantais Université Club venait à Paris dimanche dernier pour rencontrer le R. C. F. Les inondations obligèrent les joueurs à émigrer au Stade de Colombes. Les Nantais triomphèrent par 9 points à 4. En haut, un quatuor bien Nantais : de gauche à droite, Thil (Bordelais), Griffiths (Anglais), Percy Bush (Anglais, capitaine), Laporte (Bordelais).

Le Patinage à roulettes et le Patinage à glace

Le patinage à roulettes, qui redevint français après qu'il eut émigré en Amérique et en Angleterre, n'est plus seulement un passe-temps mondain, il a pris place parmi les sports



Le professeur Georges
Le professeur Georges, champion de figures, l'un des virtuoses du patinage à roulettes dans les exercices d'adresse et de souplesse qu'il exécute avec maëstria.

Lorsque l'année dernière, le patinage à roulettes, ou plutôt le roller skating, revint en France, on lui fit fête. Les sportsmen se demandèrent alors pourquoi il y a dix à quinze ans, on l'avait laissé s'enfuir vers des contrées plus propices. Il rentra par la grande porte parce qu'il avait changé son nom contre une dénomination plus américaine. Et il rivalisa avec le bowling qui obtint la faveur de la foule du jour où il abandonna son titre vulgaire de jeu de quilles.

Après avoir d'abord commencé à intéresser les snobs, il continua à s'adresser aux sportsmen trop heureux de trouver un exercice physique leur permettant de s'entraîner les muscles pendant la longue période hivernale. Nos champions, sans pouvoir encore rivaliser avec leurs collègues Américains, réussissent toutefois des performances pleines de promesses.

Il est intéressant de comparer les records du monde du patinage à glace avec ceux du patinage à roulettes.

Depuis le 13 janvier 1908, le record du demi-mille à roulettes appartient à C. J. Wilson en 1 m. 45 s. 2/5, alors que le record du kilomètre à glace est détenu par Peter Œstland depuis le 10 février 1900 avec 1 m. 34 s. On constate, d'après ces renseignements que ces prouesses sont difficiles à battre d'abord et qu'ensuite le patineur à glace peut rendre plus de 400 mètres au patineur à roulettes sur 1 kilomètre.

Catullesco.
Recordman de France du mille, champion de France de figures.

C. J. Wilson détient également les records suivants :

1 mille (1 kil 609) en 3 m. 32 s.
3 milles (4 kil. 828) en 10 m. 45 s. 2/5.

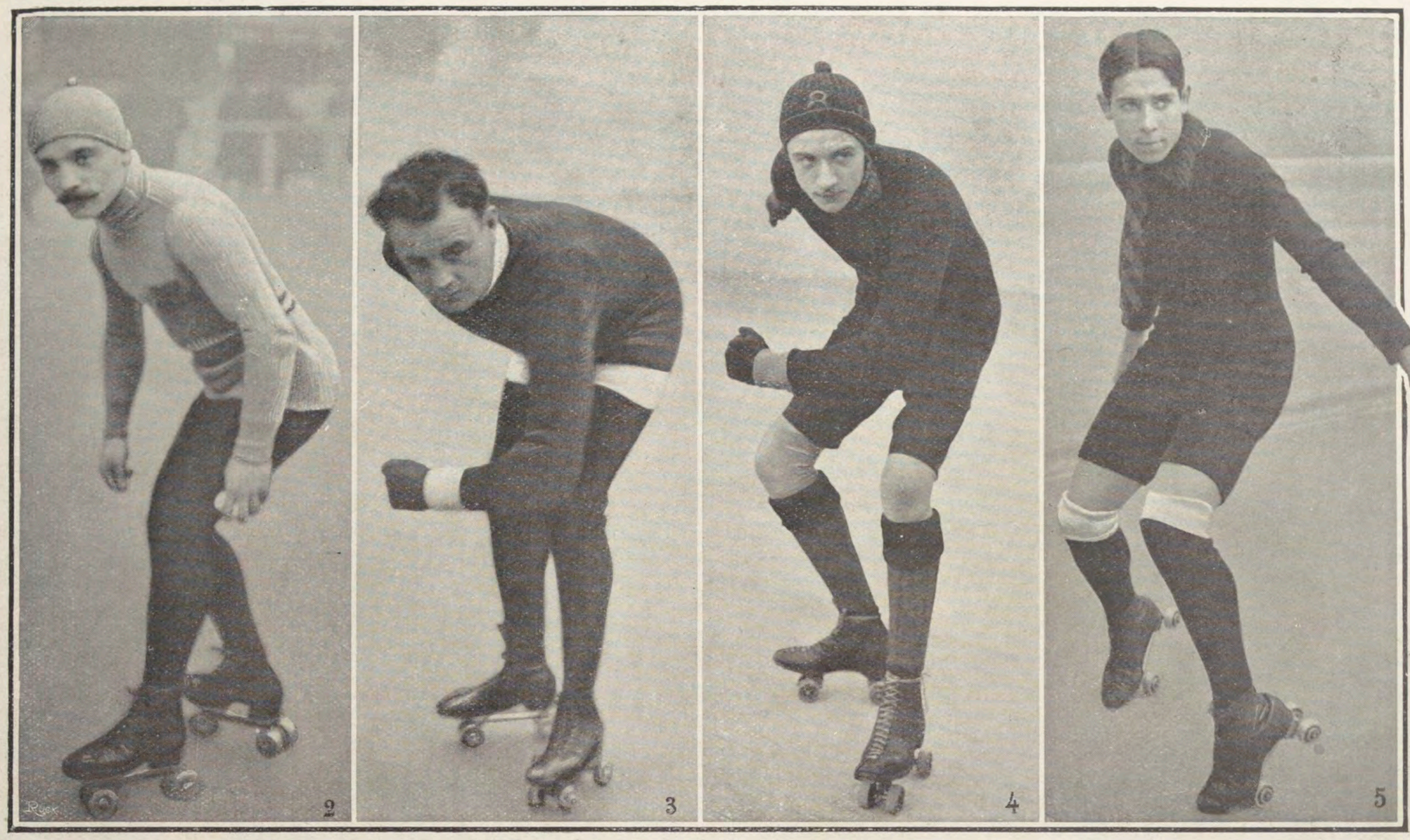
Or, Oscar Mathiesen a fait, à glace, les 1.500 mètres en 2 m. 20 s. et les 5 kilomètres ont été parcourus par l'ancien champion cycliste Jaap Eden en 8 m. 37 s. 3/5. Ce dernier record est debout depuis le 24 février 1894.

Nous mettons ci-dessous en présence les records du monde de patinage à roulettes et à patins, ainsi que les records de France correspondants.

Il est bon d'ajouter que les records de patinage à roulettes établis par Hal Berte l'ont été sur piste d'asphalte. Les prouesses accomplies sur piste planchéiée sont encore plus belles.

C'est ainsi que l'Anglais F. Delmont accomplit le mille en 2 m. 50 s. 2/5, le 26 août 1890, alors que le mille amateur de C.-J. Wilson est de 3 m. 32 s. et celui de Hal Berte, le professionnel, est de 3 m. 30 s. Or, le record du mille professionnel de Hagan, à glace est de 2 m. 47 s. 2/5. Vous jugez donc que le résultat est à peu près le même — il s'en faut 3 secondes — pour le patinage à glace et le patinage à roulettes sur piste planchéiée.

Pour le record des 2 milles, nous trouvons que Hal Berte a accompli le parcours à roulettes sur piste planchéiée en 5 m. 57 s.; sur



Les champions français de patinage à roulettes.

2. Lempereur, ancien recordman de France de l'heure. — 3. C. de Vaudrey (professionnel) recordman du monde des 24 heures avec 416 kilom. 4. Launay. — 5. Alvaro de Reis, recordman de France du 5e au 17e kilomètre.

piste d'asphalte, Hal Berte l'a fait en 7 m. 6 s. Les deux milles ont été parcourus sur glace par John Nilson, professionnel, en 5 m. 33 s. 4/5.

Les 3 milles ont été faits en 10 m. 47 s. 2/5 par Hal Berte sur piste d'asphalte, en 8 m. 51 s. 1/5 par W. Curtis, sur piste planchéiée pour le patinage à roulettes. Le record est pour le patinage à glace, de 8 m. 41. 1/5 par le professionnel John Nilson.

Terminons cette étude des records en rappelant que Snowdon, le 9 avril 1892, partit pour un record de 72 heures en patins à roulettes à raison de 12 heures par jour. Il couvrit la distance de 1.293 kil. 895.

Dans une épreuve de six jours par relais, l'équipe Fisenhand et Burke parvint à couvrir 2,445 kilomètres, au mois de mars 1909.

Les Champions Français. Depuis quelque temps une Fédération de Patinage à roulettes s'est fondée en France. Et, d'après les résultats obtenus jusqu'ici, il faut nous en féliciter. Nous possédons quelques coureurs qui, sans avoir encore réussi à inquiéter les records qui sont actuellement et depuis si longtemps debout, sont parvenus à accomplir des prouesses vraiment intéressantes. Chaque dimanche matin, au Palais des Sports, ils se livrent à une hécatombe de records avec un entrain endiablé.

Et il est juste de dire que c'est là le seul endroit où le patinage puisse être réellement pratiqué comme sport.

Dans les autres skatings, il est impossible de donner libre cours à la vitesse. Dès que votre allure dépasse celle des braves snobs qui viennent là pour se faire admirer à une allure de tortue, un employé survient et vous enjoint de vous modérer. Dès que vous cherchez à faire de l'entraînement lent, mais sûr, une pancarte est affichée, une sonnerie retentit et il vous faut, malgré vous, vous arrêter, attendant la fin de l'intermède qui consiste en un numéro, neuf fois sur dix, sans intérêt, une marche par couples ou en sens inverse. C'est ainsi que les véritables sportsmen sont bien obligés de s'abstenir. Il serait pourtant pratique de permettre à ceux qui veulent travailler de venir s'entraîner.

Au Palais des Sports, grâce aux facilités accordées aux patineurs, on peut faire du travail méthodique et raisonné, permettant aux coureurs de se perfectionner de jour en jour. Peut-être arriveront-ils à menacer les performances des recordmen ; dans tous les cas le seul moyen possible est mis à leur disposition, qu'ils en profitent !

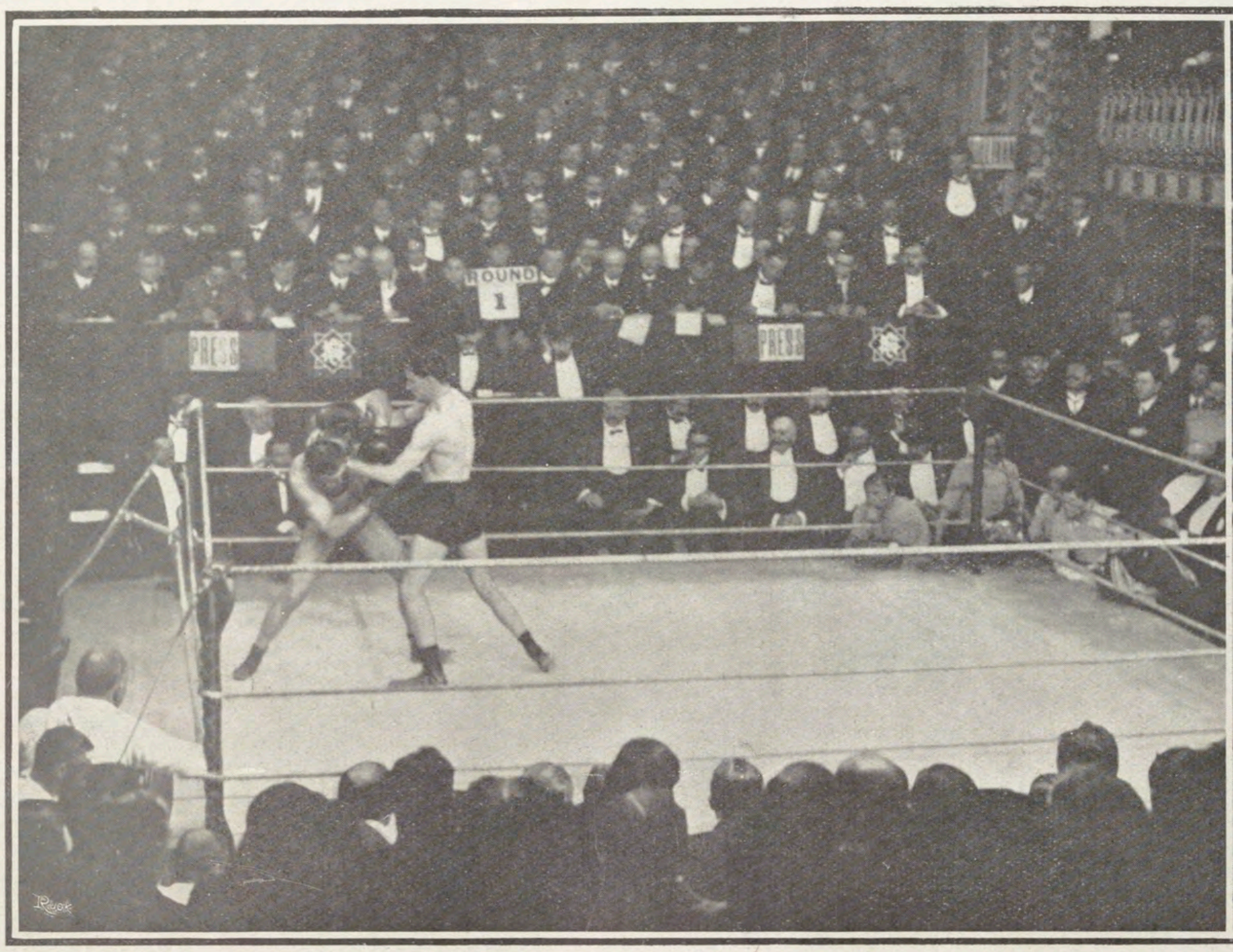
Et il est certain que d'ici peu les Alvaro de Reis, les Catullesco, les Lempereur, les Fandré accompliront de nouvelles prouesses. Celles qu'ils possèdent à leur actif doivent leur donner courage et il faut espérer que d'ici peu nous enregistrerons des noms français sur le palmarès des records du monde.

JACQUES BEAUDIER.

Liste des records du Monde et de France de patinage.

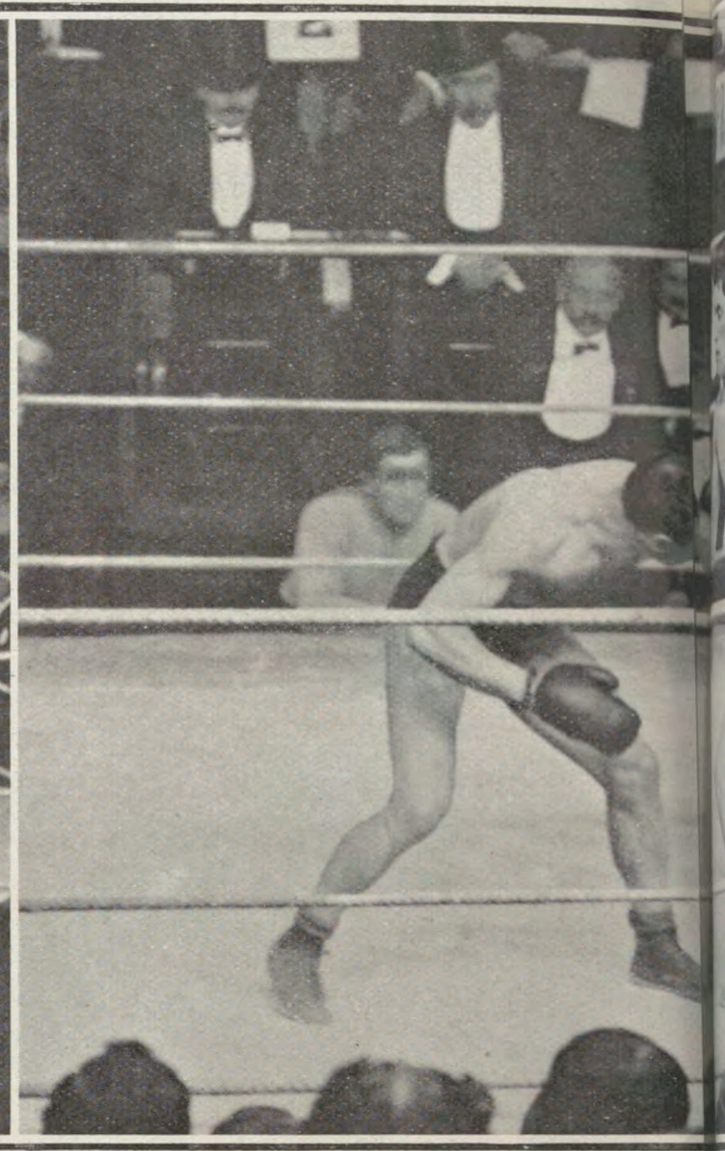
RECORDS DU MONDE A ROULETTES		RECORDS DU MONDE A PATINS		RECORDS DE FRANCE A PATINS		RECORDS DE FRANCE A ROULETTES	
6 kilom. 437 (4 milles) en 14 m. 25 s.	Hal Berte.	5 kilom. en 8 m. 37 s. 3/5.	Jaap Eden.	5 kilom. 666 en 15 m.	Sabouret.	5 kilom. en 12 m. 43 s. 1/5.	Alvaro de Reis.
—		—		—		6 kilom. en 14 m. 31 s.	—
8 kilom. 046 (5 milles) en 18 m. 5 s. 2/5.	—	—		—		7 kilom. en 16 m. 58 s. 2/5.	—
9 kilom. 655 (6 milles) en 21 m. 45 s.	—	—		—		8 kilom. en 19 m. 24 s.	—
11 kilom. 265 (7 milles en 25 m. 25 s	—	—		—		9 kilom. en 21 m. 49 s.	—
12 kilom. 874 (8 milles) en 29 m. 3 s. 2/5.	—	10 kilom. en 17 m. 50 s. 3/5.	Peter Œstlund.	—		10 kilom. en 24 m. 14 s.	—
—		—		—		11 kilom. en 26 m. 36 s. 1/5.	—
14 kilom. 483 (9 milles) en 32 m. 40 s. 2/5.	—	—		—		12 kilom. en 29 m. 2/5	—
—		—		—		13 kilom. en 31 m. 27 s. 1/5.	—
16 kilom. 093 (10 milles) en 36 m. 21 s.	—	—		—		14 kilom. en 33 m. 52 s.	—
17 kilom. 702 (11 milles) en 40 m. 5 s. 2/5.	—	—		—		15 kilom. en 36 m. 13 s. 2/5.	—
—		—		—		16 kilom. en 38 m. 35 s.	—
19 kilom. 311 (12 milles) en 43 m. 46 s.	—	—		17 kilom. 123 en 45 m.	Sabouret.	17 kilom. en 40 m. 57 s. 4/5.	—
20 kilom. 920 (13 milles) en 47 m. 28 s. 2/5.	—	—		—		18 kilom. en 43 m. 55 s. 4/5.	Fandré.
—		—		—		19 kilom. en 46 m. 24 s. 4/5.	—
22 kilom. 530 (14 milles) en 51 m. 15 s. 3/5.	—	—		—		20 kilom. en 48 m. 52 s. 2/5.	—
—		—		—		21 kilom. en 51 m. 23 s.	—
24 kilom. 139 (15 milles) en 54 m. 56 s.	—	—		—		22 kilom. en 53 m. 53 s. 3/5.	—
25 kilom. 748 (16 milles) en 58 m. 31 s.	—	—		—		23 kilom. en 56 m. 24 s. 2/5.	—
—		—		—		24 kilom. en 58 m. 49 s.	—
—		—		—		25 kilom. en 1 h. 1 m. 4/5.	—
				Dans la demi-heure : 11 kil 347, par Sabouret.			
Dans l'heure : 26 kilom. 009 par Wilson (amateur), et 26 kilom. 430 par Hal Berte (professionnel).		Dans l'heure : 32 kilom. 370, par de Koning.		Dans l'heure : 27 kil. 701, par Sabouret.		Dans la demi-heure : 12 kilom. 430, par Alvaro de Reis. Dans l'heure : 24 kilom. 515 par Fandré.	

JIM SULLIVAN, COMINGMAN, ENLÈVE SON TIT



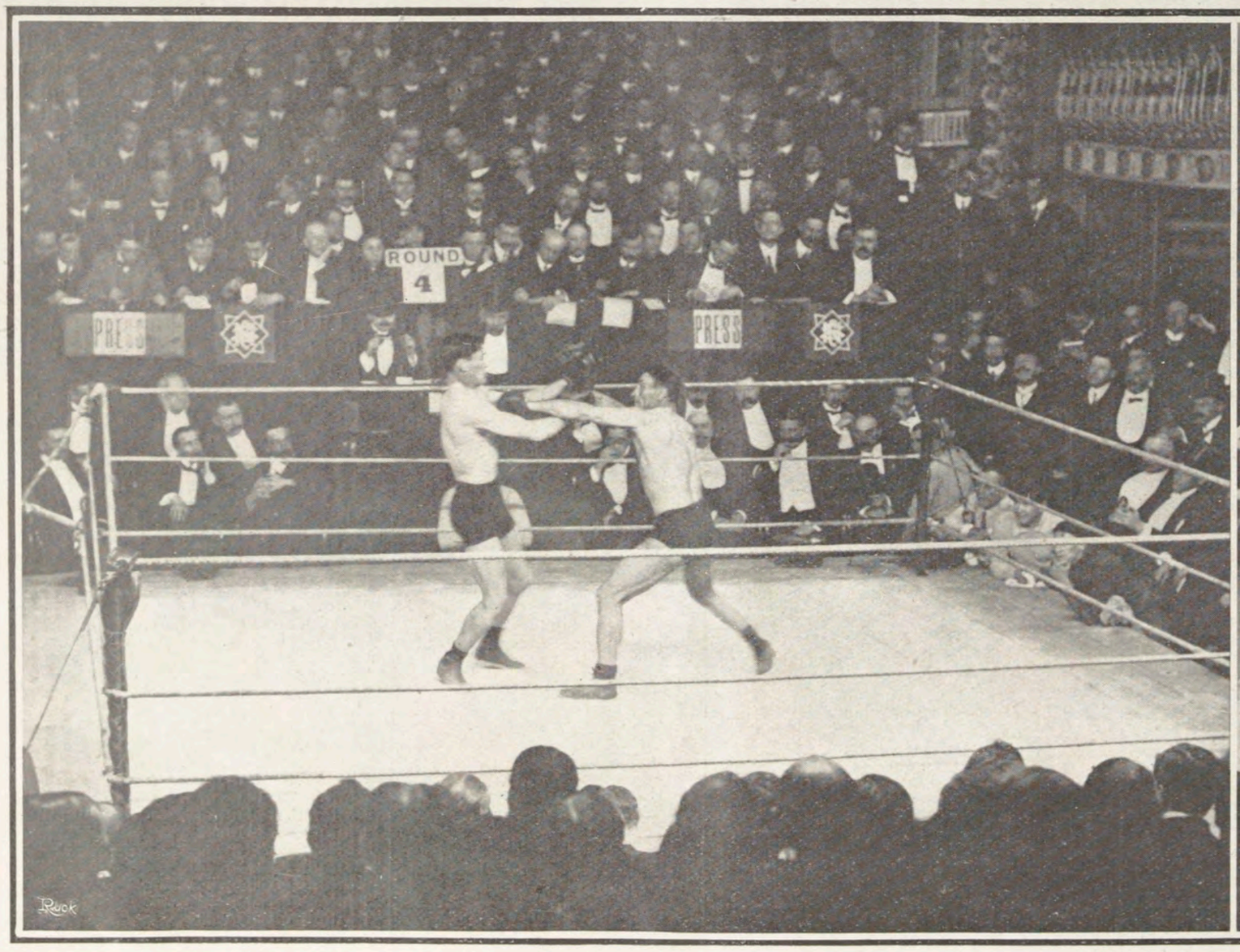
Le premier round.

Au début du match, il semblait que Tom Thomas allait triompher aussi facilement de Jim Sullivan que de tous les hommes, même poids lourds, qui lui avaient été opposés auparavant. Sur le cliché, Thomas plonge, reçoit un gauche à la face et riposte du droit au corps.



Le deuxi

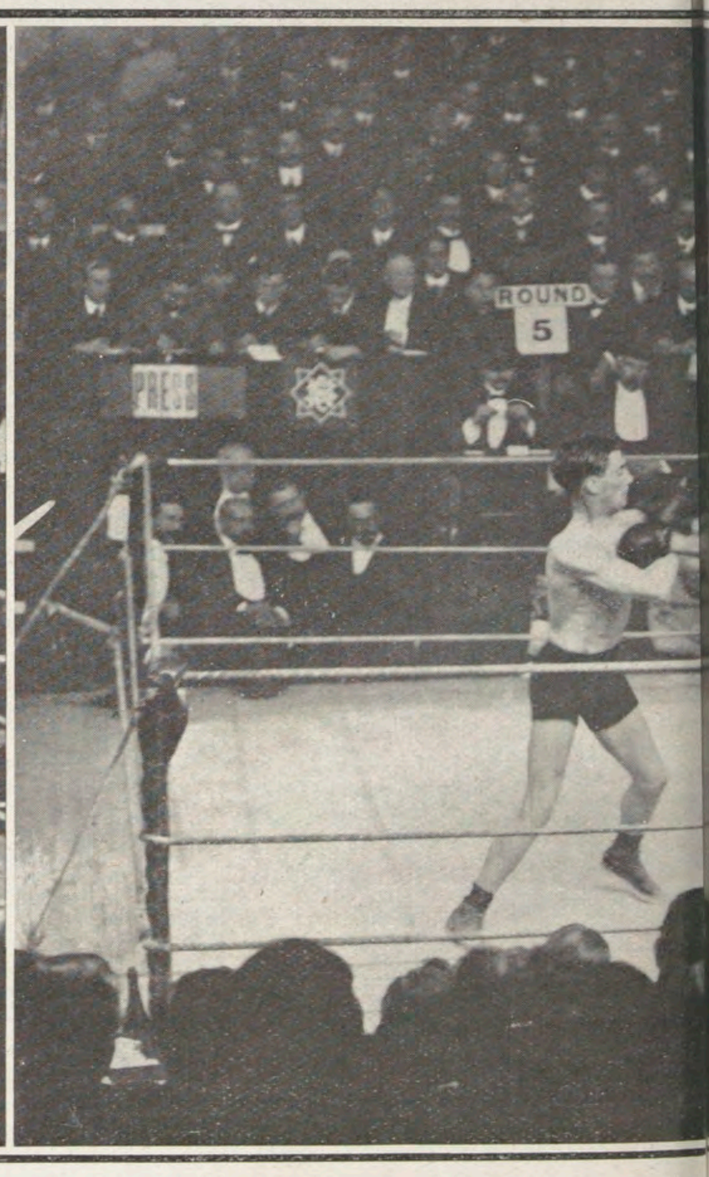
Jim Sullivan évite un swing du gauche de Tom Th... maladroits et n'arrivaient que rarement à destina... Tom Thomas ne s'en ...



Le quatrième round.

Jim Sullivan esquive un terrible coup du gauche de Tom Thomas. D'ailleurs le champion d'Angleterre ne fournit pas la belle boxe scientifique à laquelle il avait habitué ses admirateurs. Il visait mal et ses coups ressemblaient à ceux d'un novice.

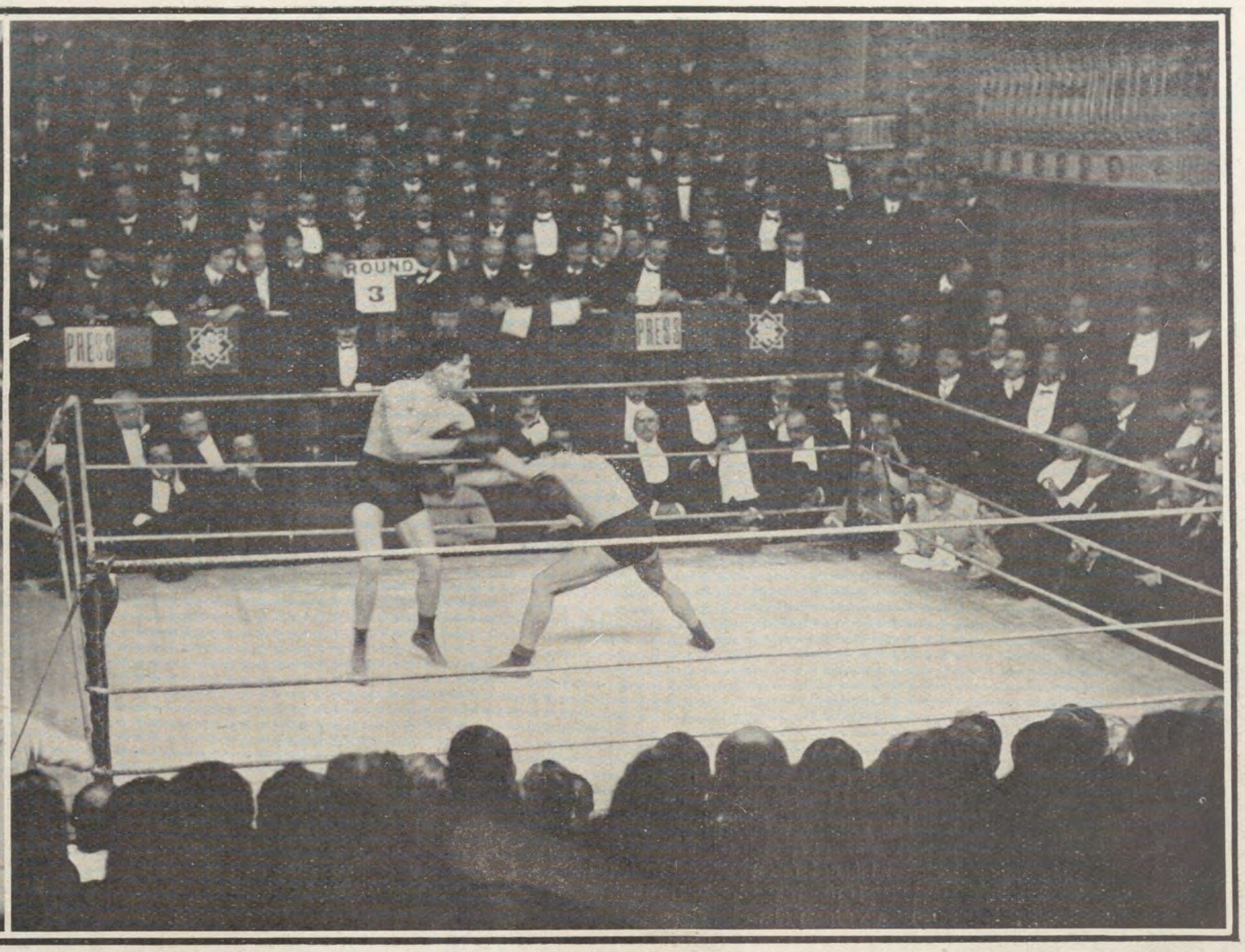
(1) Voir page 869 la fin du match et l'article.



Le cinq...

Au cours du combat, aucun des deux hommes n'alla... ciller leur punition mutuelle, mais Jim Sullivan ... la fin de la rencontre, grâce ...

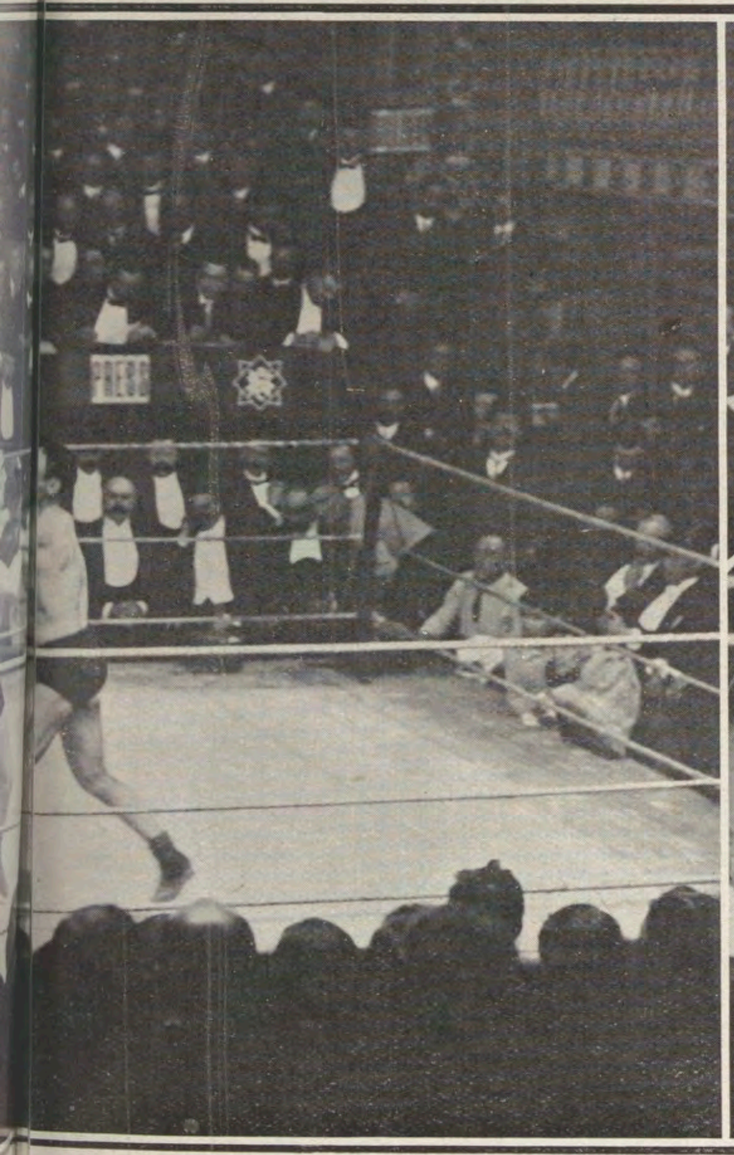
A TOM THOMAS, CHAMPION D'ANGLETERRE [1]

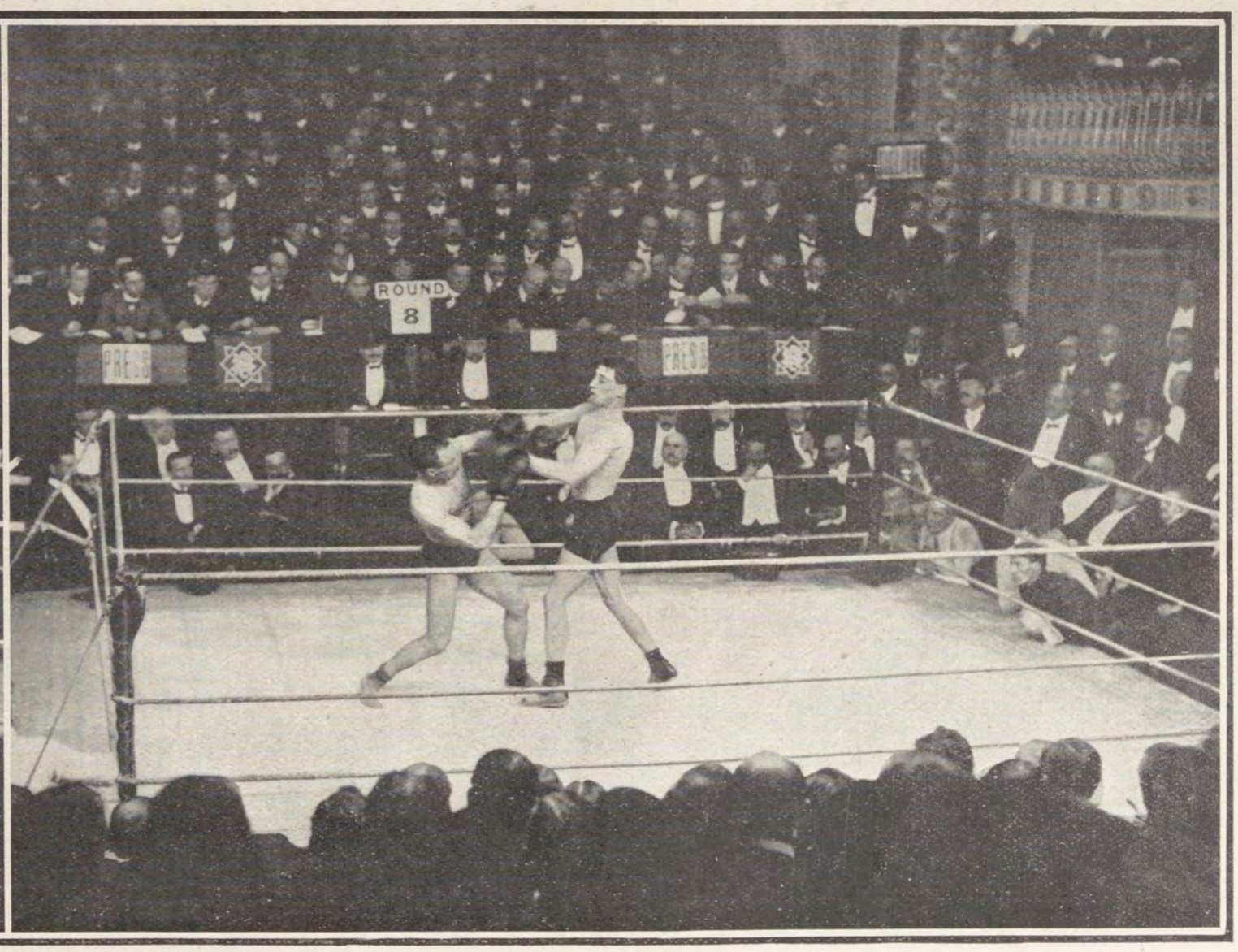


Le troisième round.

Jim Sullivan évite une attaque à l'estomac. Au début, malgré la résistance de son adversaire, Tom Thomas paraissait plutôt chercher l'endroit sensible pour le mettre knock-out et personne ne pensait qu'il ne pourrait y parvenir, comme il l'avait fait avec tous ses précédents adversaires.

poste à la tête. Les coups du champion semblaient x de Sullivan n'étaient pas mieux placés, mais s et les esquivait mal.





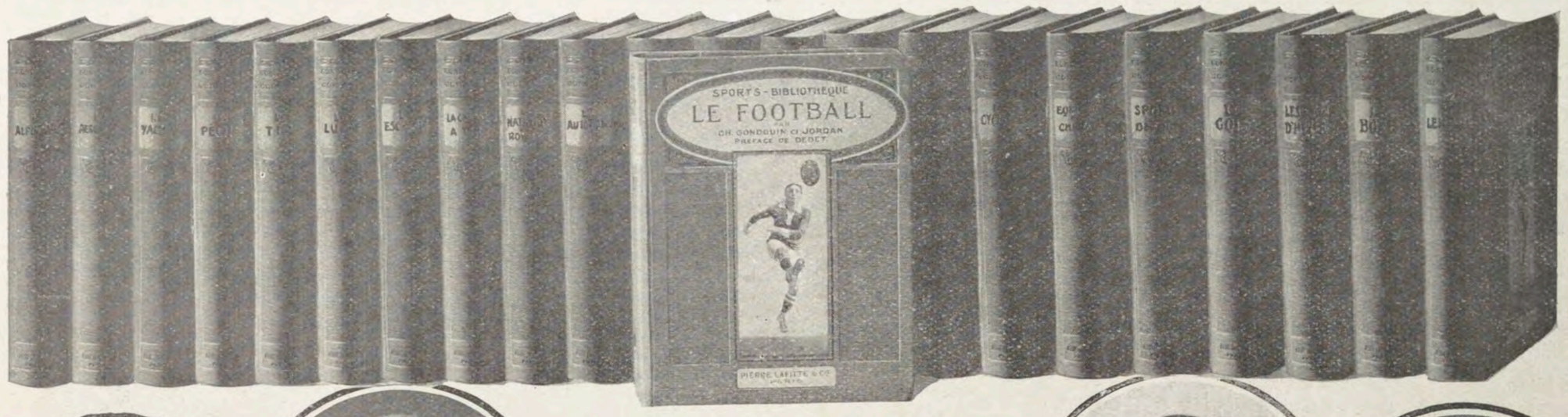
round.

eule fois à terre. Tous deux encaissèrent sans sour- entraîné s'acquit un avantage incontestable sur endurance et à son souffle.

Le huitième round.

Tom Thomas bloque les coups avec les deux mains. Il se rend bien compte qu'il ne peut venir à bout de Jim Sullivan, de plus en plus frais à mesure qu'avance la fin du combat. Le petit avantage pris par Thomas au début est depuis longtemps compensé et dépassé.

UNE ENCYCLOPEDIE SPORTIVE



Il n'existe pas encore en France une encyclopédie passant tous les sports en revue et les décrivant de façon compétente. Ce vide est désormais comblé grâce à Sports-Bibliothèque.

Il y a quelque vingt ans, dans les lycées, le sportif, comme on l'appelait, était généralement considéré comme l'être inintelligent, brutal et désoeuvré par excellence. Il était absolument l'opposé du fort en thèmes. Les parents, pour vexer leurs enfants désobéissants, les comparaient à cet épouvantail qui, à lui seul, supportait tous les vices, tous les défauts, tous les mauvais instincts. Et la jeunesse d'alors était élevée dans du coton, entourée de soins tels que, dès qu'il faisait un peu frais, les rhumes et les bronchites tombaient en avalanche sur ceux qu'une éducation tendre et affectueuse ne savait aguerrir.

Heureusement, les temps ont changé ou tout au moins commencent à changer,

Mais, si un progrès énorme a été observé, il faut cependant remarquer que le temps fut long avant que nos champions amateurs ou professionnels puissent arriver à rivaliser avec les meilleurs Anglais et les meilleurs Américains. Peu à peu, nos représentants diminuèrent la distance qui les séparait de leurs rivaux. Et aujourd'hui, nous comptons quelques hommes capables sinon, de battre, tout au moins d'égaler ceux que nous admirions jadis.

Ce qui constitue la supériorité de nos adversaires, tient à la façon dont ils sont éduqués, grâce à leurs Mentors et surtout grâce aux traités sportifs que la littérature britannique et américaine répand à profusion. Chez nous, rien de semblable n'avait encore été tenté.

Cette lacune va être comblée grâce à la maison Pierre Lafitte et Cie, qui vient de commencer la publication d'une véritable encyclopédie sportive, laissant loin derrière elle tout ce qui a été fait jusqu'ici dans ce genre, même à l'étranger. Et nous espérons que tous les sportsmen auront à l'égard de cette collection toute la gratitude, toute la reconnaissance qu'elle mérite. Grâce à *Sports-Bibliothèque*, grace à la compétence universellement reconnue de ses auteurs, grâce à ses conseils théoriques et pratiques, une pépinière de champions va naître certainement. Dans ces vingt quatre volumes, le novice trouvera les règles et la façon de pratiquer les divers sports et le joueur déjà initié rencontrera la tactique, « le style » qui lui donneront la maîtrise.

Pour chaque sport et pour chaque branche spéciale d'un même sport, la maison Pierre Lafitte et Cie s'est adressée à tous ceux dont le nom, de l'avis unanime, fait autorité en la matière. Lorsque, dans un même sport, diverses théories sont en présence, chacune d'elles est exposée par celui-là même qui en est le champion le plus brillant.

Voyez la liste des ouvrages et des auteurs de *Sports-Bibliothèque*, mieux que tout commentaire elle vous prouvera que c'est à bon droit que cette collection pourra être considérée comme *le véritable Code des sportsmen*.

Aussi soignés au point de vue « édition » qu'au point de vue sportif, chacun des volumes de cette véritable encyclopédie sera édité sous quatre formes et à quatre prix différents afin que, d'après ses ressources, chacun puisse les acquérir et les conserver. Des gravures exceptionnellement soignées, des reproductions cinématographiques des mouvements essentiels de chaque sport, formeront le plus vivant et le plus précieux appoint que l'on puisse imaginer aux textes précis de ces ouvrages.

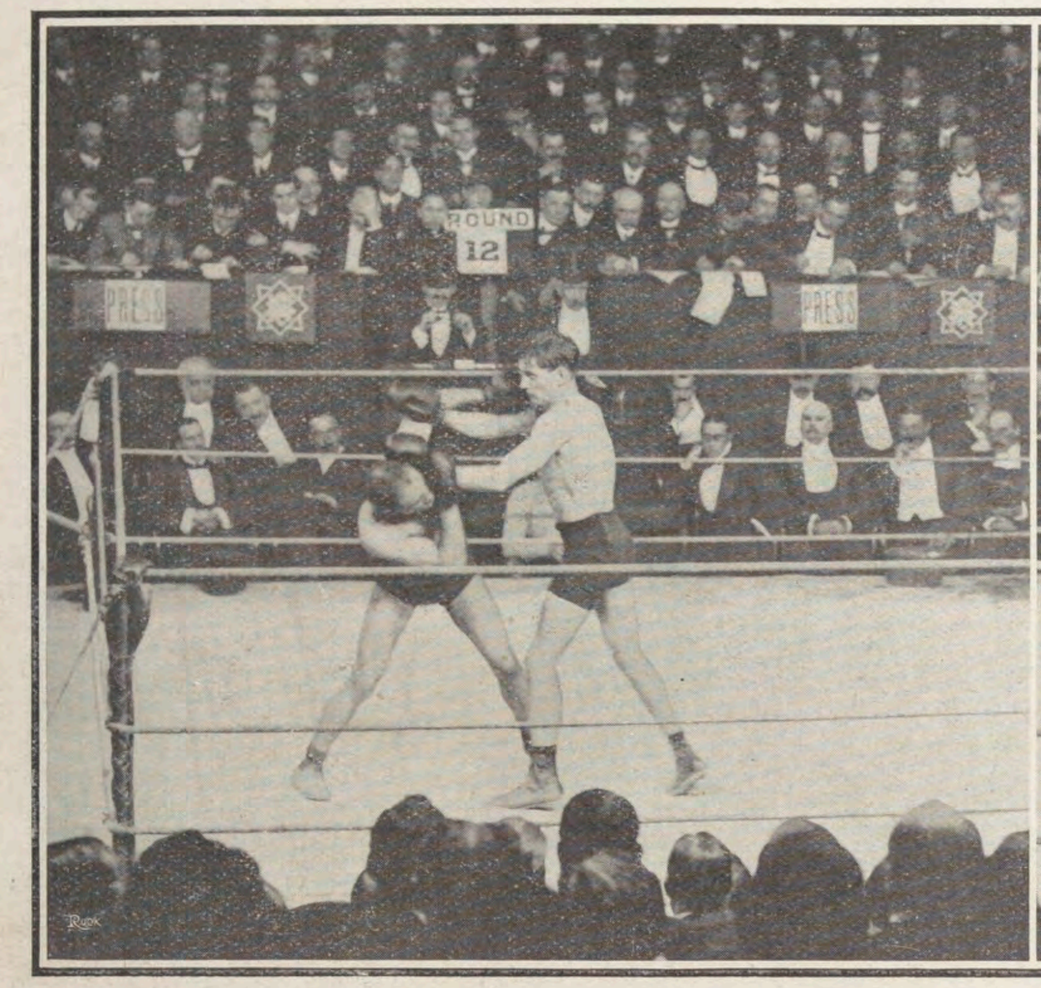
Par le soin apporté à son établissement, par la compétence de ses collaborateurs; on peut dire hardiment que *Sports-Bibliothèque*, première encyclopédie de ce genre en France, laissera loin derrière elle toutes les collections semblables publiées à l'étranger.

Quelques auteurs de " Sports-Bibliothèque ".

1. J. Joseph Renaud (Escrime et Sports de défense). — 2. Ch. Gondouin, 3. H. Jordan (Football). — 4. J. Corbett, 5. Jack Johnsonon. 6. Kiol Mac Coy, 7. Joe Jeannette, 8. W. Lewis (Boxe). — 9. A. Massy (Golf). — 10. Ellegeard, 11. Petit-Breton (Cyclisme). 12. L. Magnus (Patinage). — 13. Faulliot, 14. de Fleurac (Athlétisme). — 15. P. Pons (Lutte). — 16. Jarvis (Natation).

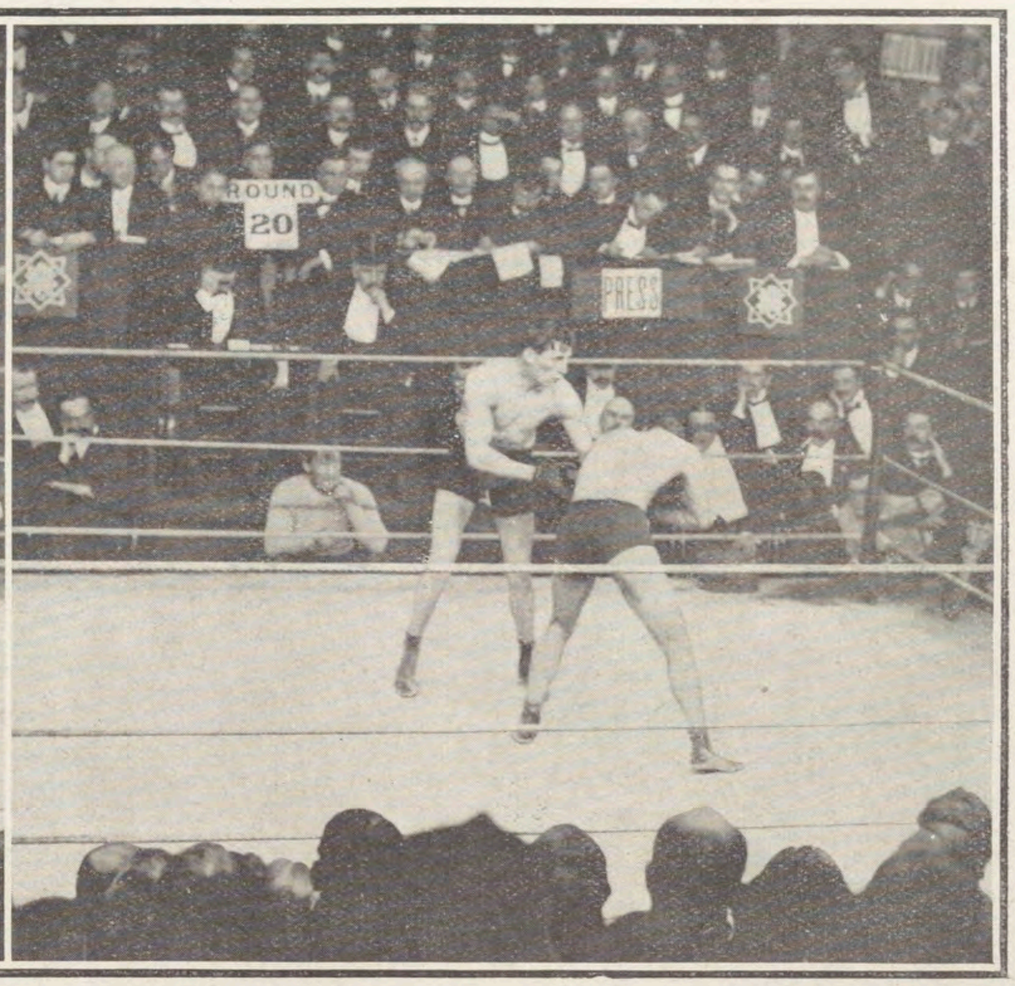
LA DÉFAITE DE TOM THOMAS

Tom Thomas, le champion poids moyen d'Angleterre, vient d'essuyer le premier échec de sa carrière. Jim Sullivan lui a pris son titre en 20 rounds au National-Sporting-Club de Londres, le 14 novembre.



Le douzième round.

Tom Thomas ne comptait pas sur la résistance que lui opposa Jim Sullivan. Sur le cliché, Thomas arrête un gauche à la mâchoire porté par Jim Sullivan.



Le dernier round.

Jim Sullivan mène la danse dans le dernier round et s'assure un avantage décisif aux points. La décision fut accueillie par toute l'assistance avec enthousiasme.

Nous étions habitués à considérer Tom Thomas, champion d'Angleterre des poids moyens, comme un roc invincible. La virginité de son record d'une part, ses habiles défis non suivis d'exécution d'autre part, permettaient de croire que les meilleurs boxeurs, s'il les affrontait, seraient mis à mal.

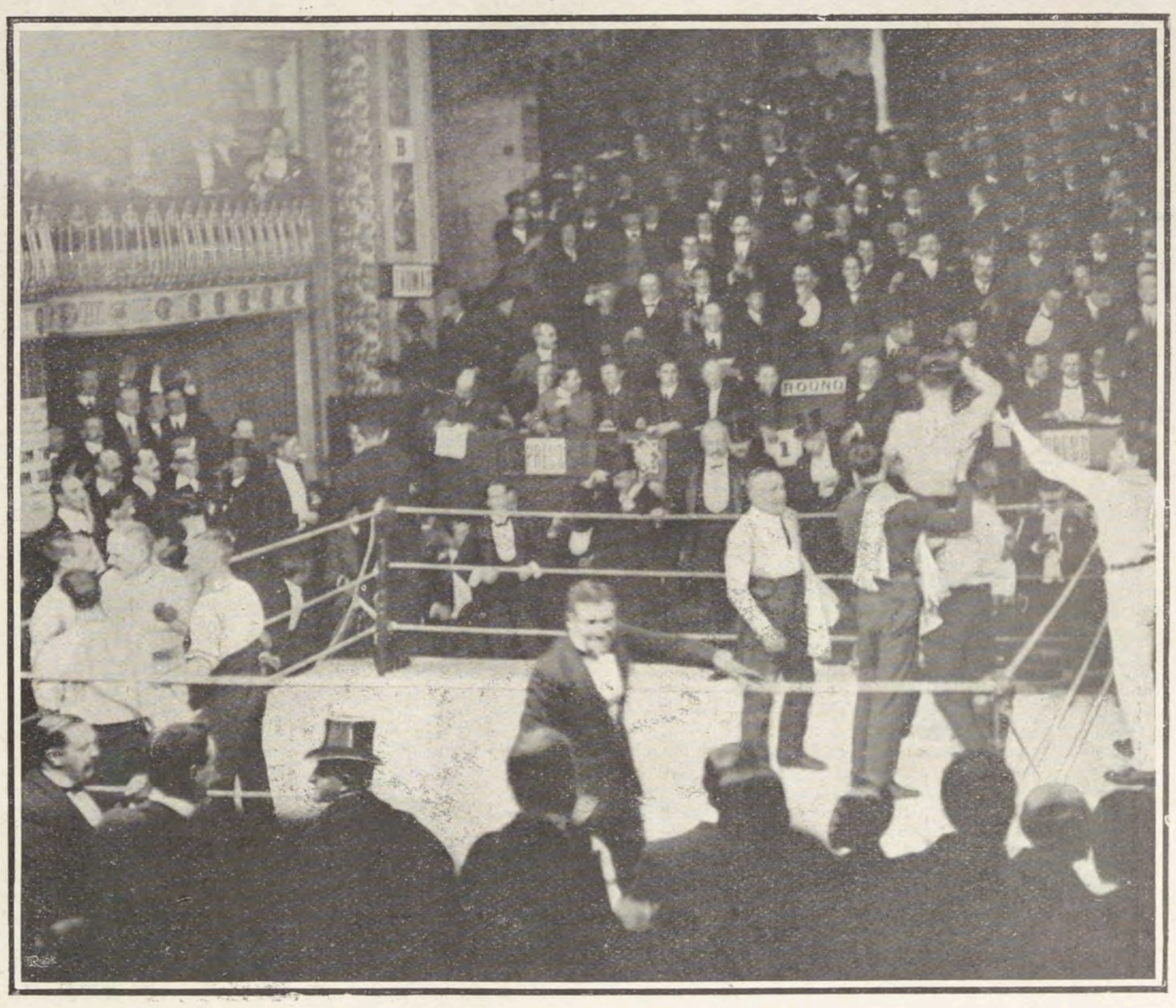
Or, malgré sa force, sa valeur, sa science, malgré sa réputation ou peut-être seulement à cause de sa réputation, il vient de s'apercevoir à ses dépens que les couronnes de lauriers tombent parfois plus vite d'une tête qu'elles n'ont mis de temps à y être tressées. Il n'avait pourtant pas à faire à un homme très redoutable en apparence et les paris, il faut l'avouer, n'étaient pas en faveur de Jim Sullivan.

Nous empruntons à l'« Annuaire du Ring » de Victor Breyer, le vade-mecum indispensable du sportsman, les renseignements suivants, sur la carrière de Sullivan. L'actuel champion d'Angleterre naquit le 7 juin 1886 et débuta en 1906. Il combattit quatorze fois : il fut battu 6 fois, triompha 7 fois et fit match nul une fois. Notre vieille connaissance Ch. Hickman le mit knock-out en un round. Charlie Knock le battit deux fois aux points. Depuis la fin de 1908, il n'a pas subi une seule défaite, triomphant du regretté Curly Watson, de Caporal Baker, de Charlie Allum. Il knock-outa Charlie Knock au neuvième round, Tom Lancaster au onzième et il obligea le Français Willie Fruitier à abandonner au second round.

Ce record était modeste à côté de celui du tenant du titre. Tom Thomas, né en 1879, est plus petit que Sullivan de 7 centimètres et pèse 500 grammes de plus. Il débuta en 1904 et depuis ce temps disputa 33 combats sans être jamais battu, sauf par Sullivan, le 14 novembre. Il triompha de 21 adversaires par knock-out et de 10 aux points. Bill Cokayne abandonna au second round.

Elles semblent maintenant bien exagérées les prétentions de l'homme qui se croyait capable de battre les meilleurs Américains.

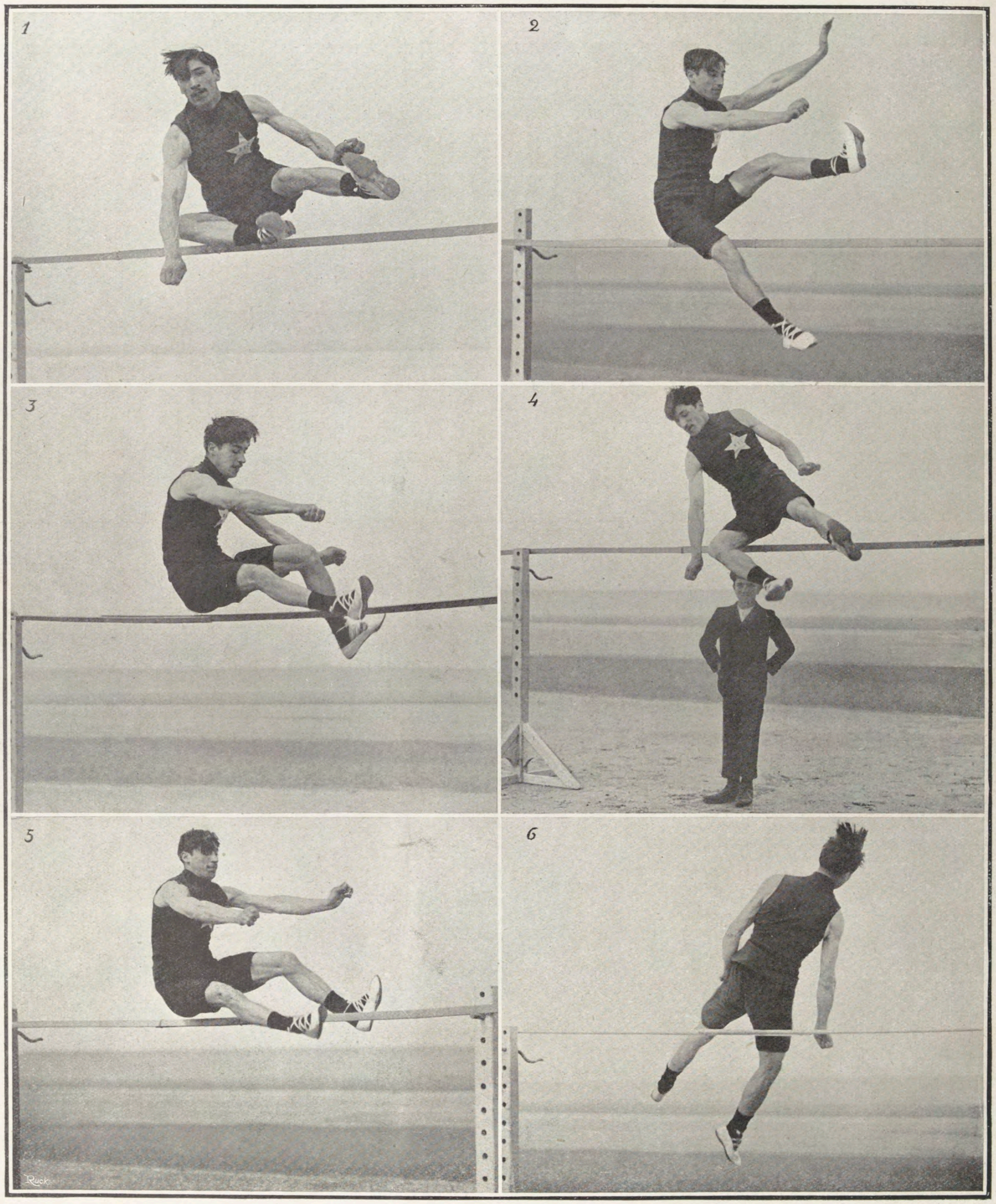
JACQUES MORTANE.



Jim Sullivan est porté en triomphe.

La stupéfaction de l'assistance n'était pas plus grande que celle du vainqueur. Les Anglais étaient habitués à considérer Tom Thomas comme l'homme invincible. Jim Sullivan devra désormais représenter l'Angleterre dans les rencontres internationales.

LE SAUT EN HAUTEUR SANS ÉLAN



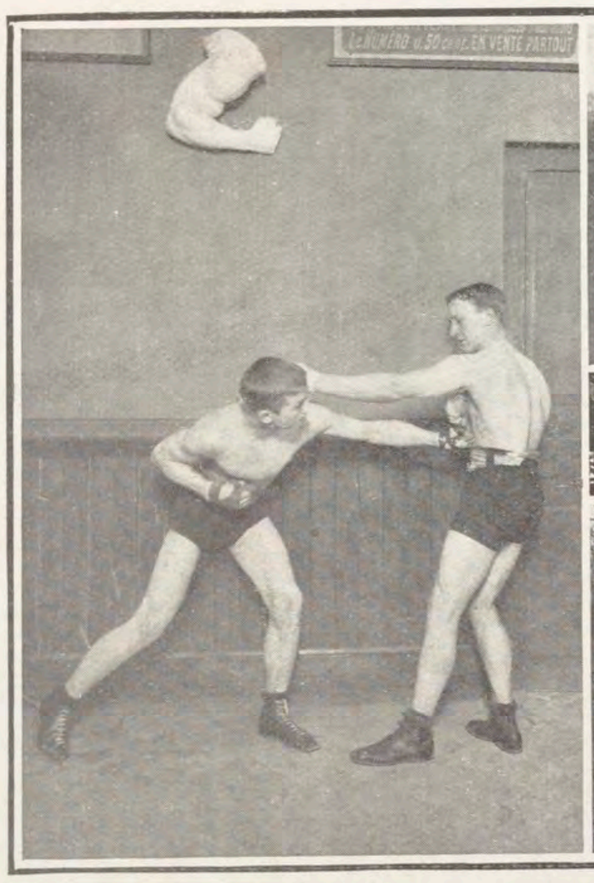
LES DIVERSES PHASES DU SAUT

Le champion de France de saut en hauteur sans élan, Cormier, a bien voulu poser une série de photographies donnant, pour ainsi dire, la cinématographie complète de cet exercice. Nous publions aujourd'hui ces documents dont l'intérêt n'échappera pas au lecteur. 1. La barre est franchie. — 2. Cormier va se recevoir. — 3. La barre n'est même pas effleurée. — 4. La barre est passée à 1 m. 50. — 5. Le sauteur semble assis sur l'obstacle. — 6. Cormier termine son saut.

UNE PROUESSE ATHLÉTIQUE

CORMIER SAUTE LA BARRE A UN MÈTRE CINQUANTE

Le record du monde amateur du saut en hauteur sans élan appartient à l'Américain R. C. Ewry, avec 1 m. 65 : le record professionnel est détenu par l'Anglais J. Darby avec 1 m. 82. Le recordman de France est André, qui a réussi à franchir 1 m. 51. Il nous faut donc faire quelque progrès pour rivaliser avec les prouesses que nous avons indiquées. Le jeune Cormier qui saute couramment 1 m. 50 espère arriver à battre le record français, avant d'avoir de plus hautes visées.

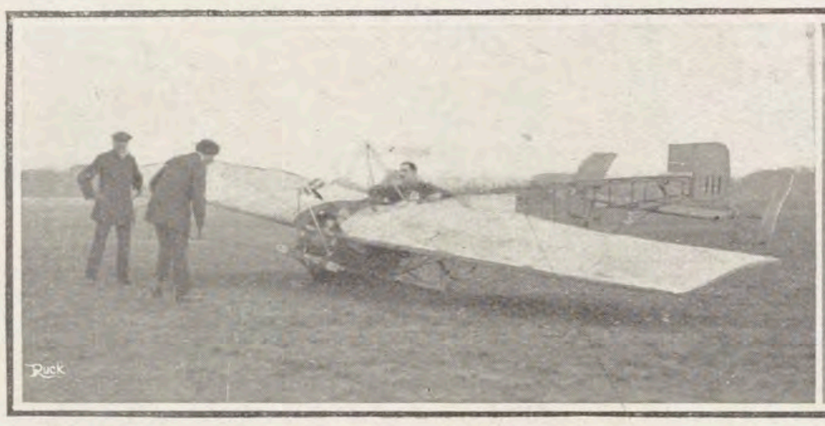


Carpentier, la merveille de science, bat l'Anglais Randall. Tous les véritables sportsmen s'étaient rendus au Wonderland, le 19 novembre.

Le Stade Français réussit à triompher du Stade de Vaugirard après une partie très disputée, au Parc des Princes, par 8 points à 0 (20 novembre).

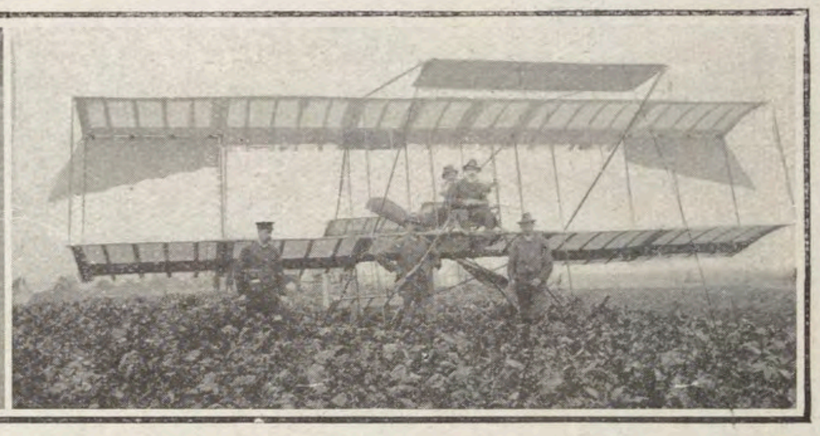
Photographie montrant pourquoi le match R. C. F.-Stade Nantais ne pouvait réellement pas être disputé sur le terrain du Polo, transformé en véritable lac par les inondations.

Le Turc Rassim, relève le défi des frères Cherpilliod et de tous les Japonais pour un match de catch-as-catch-can.



Chute de l'aéroplane inventé et construit par le jeune aviateur Bertrand de Montpellier.

Course de cerceaux pour petites filles, à la porte de Courcelles (20 novembre).



A l'exemple de Sommer et de Latham, l'aviateur allemand James Schwade part pour une partie de chasse en aéroplane.

Résultats sportifs du 1er au 6 Novembre

AÉRONAUTIQUE

JEUDI 17 NOVEMBRE. — New-York. — L'aviateur Johnstone, détenteur du record du monde de hauteur, se tue, ombant d'une hauteur de 170 mètres (Denver.)

ATHLÉTISME

SAMEDI 19 NOVEMBRE. — Boxe. — Wonderland Français. Max Robert (78 kilos) bat Pierlot (75 kilos), knock-out au premier round; Stuber (70 kilos) bat Célestin Moret (76 kilos), knock out au second round; Marthuin (83 kilos) et Herbert Hall (80 kilos) font match nul; Bill Bennett (Anglais, 57 kilos) vainqueur aux points de Denis (Français, 57 kilos); Carpentier (63 kilos) knock-oute Randall (Anglais, 61 kilos), au dixième round.

SAMEDI 19 NOVEMBRE. - Boxe. — Luna-Park. — Sam Mac Vea, knock-oute Jim Johnson au 21e round.

(Nous donnons ce résultat au point de vue documentaire. Mais ce match n'avait aucun caractère sportif. La confusion espérée entre Jim et Jack Johnson, après le bluff de Bruxelles, aurait du faire disqualifier ce boxeur et ceux qui osent le presenter.)

DIMANCHE 20 NOVEMBRE. — Rugby. — Parc des Princes. — Le Stade Français bat le Sporting-Club de Vaugirard par 8 à 0

DIMANCHE 20 NOVEMBRE. — Rugby. — Colombes. — Le Stade Nantais bat le Racing-Club de France par 9 à 4.

HIPPISME

VENDREDI 18 NOVEMBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Gulistan* 4 100 mètres, steeple-chase, handicap, 10.000 francs). — 1. Pretty Alice, M. F. Le Bris (R. Sauval); 2. Chartres; 3. Endymion, gag., 27 fr., pl., 19 fr., 16 fr.

DIMANCHE 20 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Montgomery* (5.500 mètres, steeple-chase, handicap, 40.000 francs); 1. Trianon III, M. H. de Mümm (O'Connor); 2. La Corse; 3. Nivoletta, gag., 70 fr., pl., 33 fr., 27 fr. 50, 81 fr.

Prix Le Hon (3.100 mètres, steeple-chase, 10.000 francs). — 1. Guillaume, M. G. Braquessac W. Head); 2. Mon Cauchois; 3. Saint-Priest, gag., 117 fr. 50, pl., 31 fr. 50, 22 fr.

WELLMANN ET *LA VIE AU GRAND AIR*

L'explorateur Wellmann, se jugeant offensé par un article paru il y a trois ans dans la *Vie au Grand Air*, poursuivit notre journal en 500.000 francs de dommages-intérêts. Le tribunal vient de rendre un jugement aux termes duquel Wellmann devra verser une caution de 10.000 francs s'il veut continuer les poursuites.

NOTRE GRAND CONCOURS DES ORIGINAUX

Suite de la liste des lauréats.

Landais. A. Dret. V. Vasseur. Désirée Pecqueur. André Suchard. Louis Denise. Arsène Tholon. Emm. Salomon. Eug. Salleron. Jacques Vallier. B. de Savory. Noémi Plumereau. Jean Vallerot. Berthe Astéry. Louise Sattler, Dijon. Henri Méricand. S. Binet. Aug. Angot. César Besnard, Auch. Paul Besson. O. Richard, Sens. Gustave Triquet. Wilhelm Muller, Strasbourg, Luce Auvert. Am Jacquet, Lure. Louis Chiché, Amiens. Gaston Thorel. D. Censier, Rouen. Victor Cénac. Marthe Voulant. Sophie Vivier. Clotilde Aucoc. Léon Desir. Robert Guesny. Pierre Virot. Berthe Beau. Adeline Richard, Segré. Alphonse Legris.

68 lettres : Aimée Varzin. Maria Toullet. A. M. Denis. Sosthène Roberty. Jacques Moutet. Léon Chabry. Laurent Jullien, Brest. Valentin Sabin. Constant Guéry. G. Gérard. Aug. Delphin. François Favory. Lucie Esmelin. Estelle de Couroy. S. Vigneau. M. Sourdis. Fanny Grand. A Danjou. André Davy. Louis Demureaux. Yvonne Sallé. Sophie Lenoir, Angers. Arthur Simond. Lucie Sandé. Am. Quignon. Frédéric Salmon. Anatole Noirot. G. Demeur Irma Belin. Eugène Pierre. Léon Lazard, Verdun. Célestin Soupir. Robert du Chesnay. Louis Romain. Amélie Auger. Aimée Picard. Mathilde Debully. Eléonore Beauce. Albert Quésot Rosa Letellier, Metz. Nathalie Véron. S. Tournois. Aristide Vitel. Reine Samuel. Claire Guide. O. Duvernoy. Hélène-Noël. Augustin Terray. Yvonne Lerentil. Jean-Marie Besse. Florac. Céline Massé. Jacques Lebrun, Thiers. Edouard Vaudoy. Armand Tocher. Karl Blum, Mayence. Lucien Lerond. Marg. d'Egredelles. Alfred Court. Mélanie Aubin. Jean Corrard. Albert Singer. G. Morelli. D. Cartier. Clément Dareau. Louis Gaillon. Baptiste Greffier.

La prochaine liste comprendra la suite des noms des lauréats classés avec 68 lettres.

NOTRE NUMÉRO DE NOEL

C'EST le 10 décembre que paraîtra le numéro de Noël de la *Vie au Grand Air*. Fidèles à la tradition, nous publierons encore cette année un véritable album de luxe. Il dépassera, nous pouvons l'assurer, en intérêt et en beauté tout ce que nous avons donné jusqu'ici. Nous espérons que nos lecteurs voudront bien faire à ce numéro le même accueil qu'ils ont réservé à ceux qui l'ont précédé.

Nous ne dirons pas encore aujourd'hui par le menu les divers attraits de la *Vie au Grand Air Noël*. Mais, tant au point de vue des illustrations qu'au point de vue des articles, nous pouvons déclarer hautement que rien de semblable n'a jamais encore paru, et que cet album constituera un véritable document historique qui aura sa place au premier rang dans les bibliothèques.

Qu'il nous suffise de dire aujourd'hui qu'il comportera huit hors-texte en trois couleurs, deux doubles pages en deux couleurs, quatre pages en deux couleurs et une couverture en trois couleurs. Ces compositions sont signées George Scott, René Lelong, Orazzi et retracent de façon impérissable les prouesses de l'année sportive.

Quant aux articles, nous serons encore discrets aujourd'hui, mais lorsque le lecteur saura quelles signatures il trouvera dans ce numéro, il n'aura qu'un désir : voir arriver le 10 décembre au plus tôt pour se procurer la *Vie au Grand Air Noël*.

Ce numéro qui sera vendu 2 francs et qui aura 60 pages au minimum, sera naturellement servi gratuitement à nos abonnés qui constateront une fois de plus l'avantage réel qu'ils ont à avoir souscrit un abonnement, étant donnés les nombreux numéros doubles que les événements d'aviation nous ont obligés à publier cette année.

MA MEILLEURE MONTE (1)

Continuant notre enquête sur la meilleure monte des principaux jockeys, nous publions aujourd'hui la réponse de W. Higgs dont les préférences allaient à Slieve Gallion

Opinion de W. Higgs. L'année où Slieve Gallion fut battu par Orby dans le Derby d'Epsom, c'était Johnny Reiff qui était venu de France pour monter le vainqueur. Dès qu'il eut vu sa monture, il s'écria : « Quelle idée a-t-on eu de me faire venir pour être le jockey de cette bête là ? »

Cependant il changea bien vite d'opinion quand il eut monté Orby à l'entraînement. Il se rendit vite compte que ce cheval avait une chance dans le Derby : l'avenir se chargea de lui en fournir la preuve. La défaite de Slieve Gallion, à mon avis, fut trop écrasante pour être exacte. Certaines personnes prétendent que le fils de Gallinule n'avait pas assez de fond. Je ne chercherai pas à discuter cette opinion. Je me contente seulement d'assurer que jamais je n'ai monté bête me semblant mieux douée.

Dans tous les cas, si sa défaite dans le Derby provoqua une profonde émotion chez ses partisans, elle était escomptée par bien des sportsmen. Orby était en effet très joué. M. Boss Croker avait la plus grande confiance, et il le déclarait à tout le monde à Epsom. Il répétait sans cesse :

— C'est mon cheval qui gagnera !

Et malheureusement ses désirs se réalisèrent, au grand dam des joueurs qui croyaient à un véritable walk-over de Slieve Gallon.

Opinion de Jennings. Le petit jockey J. Jennings, l'un des meilleurs de la jeune génération, dont les succès ne se comptent plus sur les hippodromes de la région parisienne, n'éclairera pas de façon très précise l'histoire du turf moderne. Il préfère, en effet, garder le silence :

— Je suis désolé, déclare-t-il, de ne pouvoir répondre à votre question. Je n'ai aucun souvenir méritant d'être rappelé au sujet de mes montes. Je considère la profession de jockey comme un métier et je n'ai pas le temps de faire des remarques sur les mérites de tel ou tel cheval.

Opinion de Barrington Lynham. Barrington Lynham, qui monta bien souvent dans les courses françaises, remporta la Royal Hunt Cup avec Andover et pendant plusieurs saisons fut le jockey du colonel W. Hall Walker. C'est lui qui eut l'infortune de monter 110 montes de suite sans remporter une victoire.

— Je n'ai jamais rencontré meilleur cheval, dit-il, que Black Arrow, un fils du fameux Count Schomberg. Pendant sa carrière de deux ans, Black Arrow donna les plus belles promesses et on pouvait déjà espérer voir en lui le meilleur cheval du siècle (il est extraordinaire de constater combien sont nombreuses les meilleures bêtes du siècle chaque année). Il fournit à Newmarket et à Ascot de remarquables performances. Mais à Goodwood, il fit montre d'un penchant prononcé pour manquer les départs. Et je dois avouer que trop souvent il réalisa ses désirs. Sa répugnance à obéir aux ordres du starter, son obstination à refuser de fournir son effort lorsqu'on le lui demandait, prouvent bien le curieux tempérament de cette bête qui impressionna tous les sportsmen quand elle avait deux ans. Il ne fait de doute pour personne que le cheval du colonel Hall Walker avait une supériorité écrasante sur tous ses adversaires, lorsqu'il voulait bien montrer ce dont il était capable. Après sa mort prématurée, l'autopsie révéla que ces défauts, imputables à un tempérament inégal, étaient dûs à une mauvaise constitution des organes internes de Black Arrow. Terrible fin pour une brillante bête !

Opinions de W. Halsey et W. Griggs. W. Halsey et William Griggs considèrent que leur meilleure monte fut The White Knight.

The White Knight avait été acheté en Irlande par le colonel Tom Kirkwood. Sa carrière rapporta plus de 250.000 francs à M. Wyndham qui avait la moitié des gains du fils de Desmond et Pella.

The White Knight gagna la Coupe d'Or d'Ascot en 1907. C'était justement l'année où la Coupe était volée par quelque audacieux Arsène Lupin.

Toutes les suppositions se donnèrent libre cours. Les enquêtes les plus folles, les hypothèses les plus audacieuses furent faites. Et Mark Twain qui arrivait à ce moment en Angleterre trouva amusant d'utiliser l'actualité pour faire l'une des plaisanteries auxquelles il avait habitué l'Amérique.

Prenant la parole à un banquet offert en son honneur, le soir du vol, il expliqua, avec une gravité de circonstance, qu'il lui était absolument indispensable de prévenir le public qu'il n'était pour rien dans le vol de la Coupe d'Or. Il ajouta qu'il tenait à se disculper, car bien des personnes devaient avoir des doutes sur son honorabilité à en juger par les insinuations des journaux. Et, à l'appui de ses dires, il sortit de sa poche un journal sur lequel on lisait en manchette :

> MARK TWAIN
> arrive
> LA COUPE D'ASCOT
> est volée

L'hypothèse la plus vraisemblable sur le vol est que la Coupe a dû être prise pendant que la course se courait. Les voleurs, qui devaient être au moins deux, durent la cacher sous un manteau et prendre la fuite aussitôt. L'objet d'art était en or de 20 carats. Ils durent le fondre pour empêcher qu'on puisse le reconnaître, car s'ils avaient essayé de le vendre sous sa forme primitive, il est probable que les coupables gémiraient en ce moment sur la paille humide des cachots.

Ce vol lança une note un peu dramatique dans la journée, mais ce ne fut pas le seul incident. Il est en effet avéré qu'à l'arrivée The White Knight fit dead-heat avec Eider.

Nos représentants prirent la décision avec un grand esprit sportif et nos voisins trouvèrent très curieux de voir MM. Maurice Ephrussi et Guillault aller demander à M. Chéri Heilbronn la signification du mot « objection ». Chacun, sauf ceux qui regardaient l'affaire au point de vue financier, désirait que les commissaires rejetassent l'objection, qui cependant fut rendue contre le cheval du duc de Grammont.

Les opinions semblent différer sur la place que The White Kinght doit occuper sur la liste des plus grands chevaux. Halsey et Griggs qui lui accordent leurs préférences sont d'excellents juges, surtout Halsey qui a acquis une remarquable expérience tant comme entraîneur que comme jockey de plat et d'obstacles. Et cependant le cheval du colonel Kirkwood qu'il considérait comme « la meilleure bête qu'il avait jamais montée » ne saurait être classé que parmi les pur-sang très honorables sans plus.

L'opinion de D. Maher. D. Maher, qui fut souvent applaudi sur les champs de course de France et dont les succès furent extrêmement nombreux, arrive second cette année sur la liste des jockeys gagnants en Angleterre. Il a piloté 113 vainqueurs du 14 mai au 29 octobre, alors que F. L. Wootton le précède avec 114. Mais il est juste d'ajouter que Wootton a monté 541 fois alors que D. Maher n'a fourni que 394 courses. Celui-ci ne fut pas placé 173 fois seulement et son jeune collègue 239 fois. On voit d'après ce résultat que la lutte fut plutôt ardente entre les deux rois de la cravache.

(A suivre).

B. Lynham.
Lynham fit plusieurs saisons en France.

W. Halsey.
W. Halsey, l'entraîneur-jockey bien connu.

(1) Voir les numéros 634 et 635.

LES COURSES D'AUTEUIL

Nivoletta Trianon III La Corse

Le prix Montgomery (steeple, 5.500 m., 40.000 fr.) Auteuil, 20 novembre.

Au huit, Court sans Pattes, Nivoletta et La Corse précédaient Duc de Ferrare, Colo et Trianon III qui se rapprochait après le talus. Nivoletta et La Corse sautaient le bull finch devant Trianon III qui attaquait La Corse et la battait nettement. En médaillon, la chute de Williams.

Notes financières

Nous nous efforçons toujours de ne donner que des appréciations appuyées sur des renseignements précis. Aussi malgré le peu de temps écoulé depuis que nous rédigeons ces « Notes Financières », certaines de nos prévisions se trouvent déjà justifiées. Dans les numéros de *la Vie au Grand Air* du 8 et du 22 octobre, nous avons indiqué les actions de la *Banque Française du Rio de la Plata* comme susceptibles d'une sérieuse plus-value. Elles valaient, à ce moment, 785 francs. Elles sont, aujourd'hui aux environs de 815 francs.

Nous signalerons les actions de la *Compagnie de Fives Lille*, dont l'Assemblée Générale a eu lieu le 17 novembre dernier. Les bénéfices nets de l'exercice clos le 30 juin se sont élevés à 4.257.005 francs contre 2.832. 693 francs pour l'exercice antérieur. L'Assemblée a fixé le dividende à 35 francs contre 30 francs pour l'année précédente. Or, la Compagnie a porté aux amortissements et aux réserves une somme totale de 3.119.706 francs alors qu'elle n'a distribué aux actions que 840.000 francs de dividende. Dans ces conditions, le cours actuel de 930, bien qu'il soit déjà un peu élevé, paraît devoir être dépassé.

Mentionnons encore les actions de la *Compagnie Générale des Wagons-Lits*. L'extension des opérations sociales, s'est encore accentuée et la plus-value des recettes d'une année à l'autre a atteint, au 31 octobre dernier, le chiffre élevé de 3.160.746 francs. Il ne faut pas oublier, cependant, que ce succès même impose à la Compagnie des devoirs et que la progression des recettes ne s'obtient pas sans une augmentation de charges. Mais il en résulte de bonnes perspectives d'avenir.

A propos des *Obligations 1re Hypothèque 4 1/2 0/0 or St-Louis San-Francisco Railroad*, on nous a demandé quelques explications sur l'importance que pouvait avoir, pour la Compagnie, l'ouverture d'un bureau d'immigration dans un port du Sud (Galveston ou la Nouvelle-Orléans). Il arrive tous les ans, aux Etats-Unis, environ un *million* d'immigrants. Les bureaux d'immigration à New-York sont devenus insuffisants. Le président des Etats-Unis s'est ému de cette situation et a fait décider qu'afin d'éviter la « congestion » ainsi causée à New-York par la pléthore des arrivants (il en débarque 6.000 dans une journée) on établirait un bureau dans l'un des ports du Golfe du Mexique (Galveston ou la Nouvelle-Orléans).

Donc, le Saint-Louis-San-Francisco Railroad, qui dessert la région, sera appelé à bénéficier, d'une part du courant de voyageurs ainsi créé, et, d'autre part, du mouvement de marchandises qui s'établira pour fournir du fret de retour aux navires. Les obligations étant des titres à revenu fixe n'ont pas à retirer un bénéfice direct de ce surcroît de trafic. Mais il est toujours intéressant de savoir que la situation déjà si puissante de la Compagnie qui les a émises va se trouver encore fortifiée. Rappelons que les *obligations 1re hypothèque 4 1/2 0/0, or Saint-Louis-San-Francisco Railroad (New-Orléans, Texas et Mexico Division)* qui ont été émises récemment à 477 fr. 50 rapportent, à ce taux, 4 fr. 35 0/0 net, et sont garanties par une première hypothèque sur 1.253 kilomètres de chemins de fer et par une affectation sur une valeur nette de 10 millions de matériel roulant.

Notons encore les obligations 5 0/0 de la Société *L'Energie électrique du Sud-Ouest*. Cette Compagnie fondée en 1906, et qui est actuellement au capital de 28 millions de francs, a pour objet la construction et l'exploitation, dans le Sud-Ouest de la France, d'usines et de lignes de transport de force. Elle possède sur la Dordogne un barrage et une usine hydraulique équipée avec 9 groupes hydro-électriques de 2.700 chevaux chacun, soit 24.300 chevaux en tout, une usine à vapeur de secours, et des lignes de transport à haut voltage pour amener les courants dans les grands centres de distribution : Bordeaux, Angoulême, Périgueux, etc. La zone d'exploitation s'étend sur les 4 départements de la Dordogne, la Gironde, le Lot-et-Garonne, et la Charente, comprenant 675.000 habitants.

Les obligations sont remboursables à 500 francs en 48 ans, à partir du 1er septembre 1915, ou par anticipation à partir du 1er octobre 1914, sur préavis de 3 mois. Elles sont émises à 475 francs et rapportent 25 francs. Le premier coupon à détacher est à l'échéance du 1er avril 1911. Les publications requises par la loi ont été faites à l'Annexe du *Journal Officiel* du 23 novembre 1908, 15 mars 1909 et 21 novembre 1910.

En terminant, ajoutons quelques renseignements complémentaires sur cette si intéressante entreprise de commerce, d'industrie et d'armement qui s'appelle *l'Est-Asiatique Danois*. Entretenant avec l'Extrême-Orient les transactions les plus actives, elle a été amenée devant l'importance des demandes de certaines marchandises, à les fabriquer elle-même. Ainsi elle a construit une fabrique de ciment, une usine pour faire les tourteaux de fèves de glycine de Chine, et des scieries qui débitent à Bangkok et à Bandon les bois de teck de ses grandes exploitations forestières. Elle a également établi des plantations de caoutchouc et de cocotiers qui donneront, à partir de 1915, des récoltes considérables.

La Compagnie, dont le siège social est à Copenhague, possède des succursales à Singapour, Bangkok, Saint-Thomas, Nicolajewsk et des services réguliers de navigation. Les actions sont au nominal de 500 couronnes (francs 700). Elles ont donné 8 % depuis la fondation. Les réserves atteignaient au dernier bilan 25 % du capital social.

C.-E. JANIN.

Notes financières de la Vie au Grand Air, 11, *Boulevard des Italiens, Paris.*

Imprimerie de *La Vie au Grand Air*. Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE